Kiel

Belfast

Bilbao

Cherbourg

Sunderland

Halmstad

F 213

Schulfregatte

“Scharnhorst”

1. Auslandsreise vom 16. Januar 1960 bis zum 26. März 1960

Ausbildungsgruppe Schulfregatte „Scharnhorst“ und die Tender „Eider“ und „Trave“

F213

ex Mermaid

R E I S E L O G

Marinegefreiter Jürgen O H Voges 3736/58
Fachrichtung VS61

Reiseroute “Scharnhorst”, (Marineartillerieschule in Kiel Holtenau) und der Tender “Eider” & “Trave”

16.01.60	aus	Kiel (durch KW-kanal, Pentland Firth, Hebriden)
25.01.60	ein	Belfast (Irland)
29.01.60	aus	Belfast
08.02.60	ein	Bilbao (Spanien)
12.02.60	aus	Bilbao
19.02.60	ein	Cherbourg (Frankreich)
23.02.60	aus	Cherbourg
03.03.60	ein	Sunderland (England)
07.03.60	aus	Sunderland
18.03.60	ein	Halmstad(Schweden)
22.03.60	aus	Halmstad
24.03.60	ein	ankern Strander Bucht
25.03.60		Besichtigung durch Konteradmiral Erhardt
26.03.60	ein	Kiel Tirpitzmole

Unterlagen für die Presse

01 Schulfregatte „SCHARNHORST“, ehemals englische Fregatte „MERMAID“, Black-Swan-Klasse, Schwesternschiffe: die jetzigen deutschen Schulfregatten „HIPPER“ u. „SCHEER“.

02 Stapellauf: November 1943, Indienststellung: Mai 1944. Eingesetzt als Begleitfregatte im Mittelmeer. 200.000 Seemeilen zurückgelegt bis zur Übernahme in die englische Reserveflotte 1954.

03 Ankauf der „MERMAID“ von der Bundesrepublik Deutschland 1958. Instandsetzung des Schiffes auf der Werft von Vickers Armstrongs Ltd, Newcastle / Tyne.

04 Übergabe an die Bundesmarine: 5. Mai 1959. Indienststellung und Namensgebung „SCHARNHORST“ am 28. Mai 1959 (Bremerhaven):

05 Schiff ist ab 01.10.59 als Ausbildungsschiff für Offiziersanwärter auf Zeit eingesetzt und führt eine Auslandsreise vom 16.01. – 25.03.60 durch.

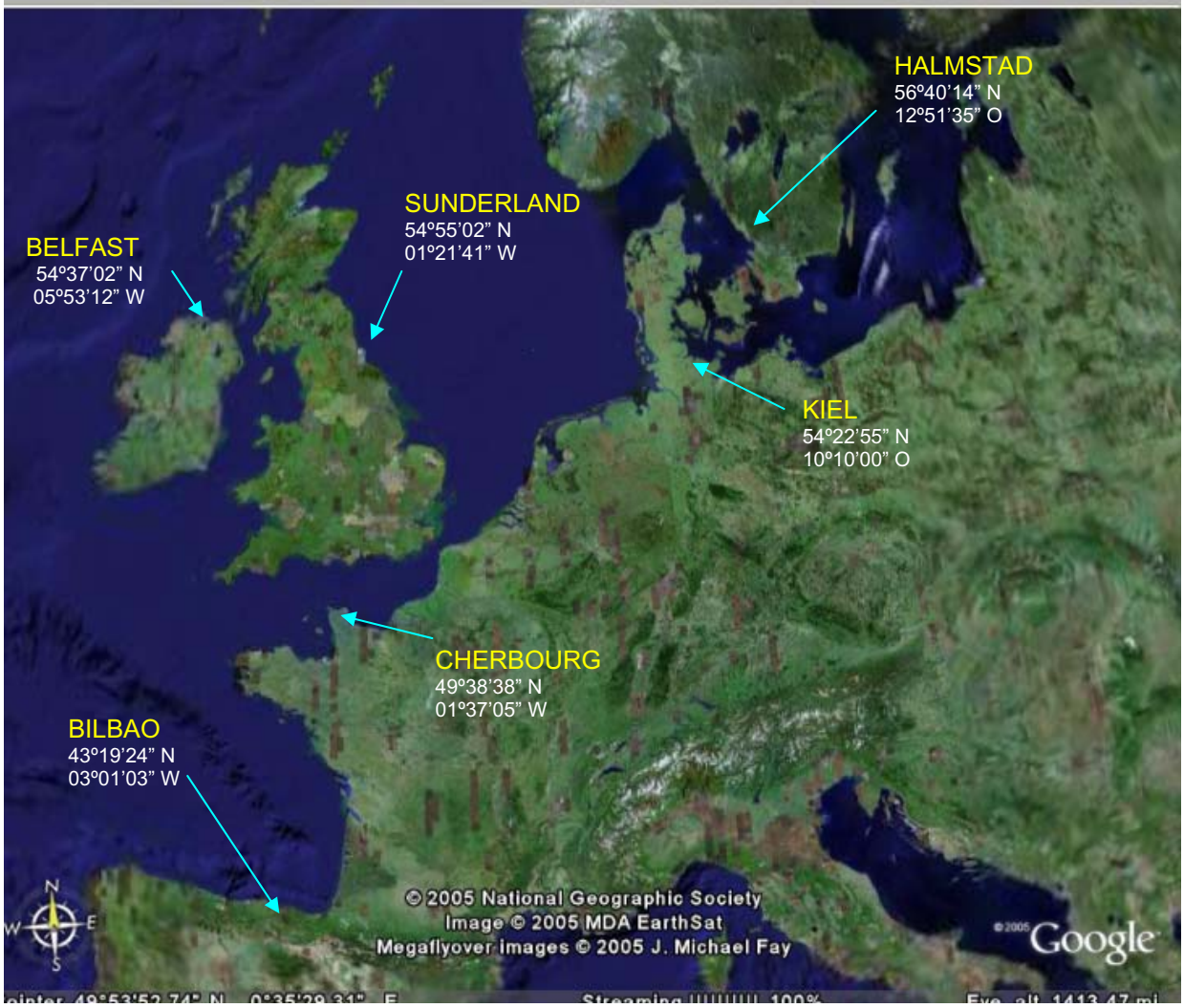
06 Reiseroute: Nordirland (Belfast), Spanien (Bilbao), Frankreich (Cherbourg), England (Sunderland) und Schweden (Halmstad). 48 Seetage, 20 Hafentage. Gesamtstrecke: 3.840 sm (entspricht der Entfernung: Kiel – Südafrika)

07 Technische Daten: Länge 91m, Breite 12m, Tiefgang 3,4m, max. Tonnage 1.975t, max. Geschwindigkeit 18Kn, 2 Kesselräume (17kg Naßdampf), 2 Parsons Turbinen, 2 Schrauben (4.300PS), 3/10,2cm Geschütze in Doppellafette, 2/4cm Fla-Geschütze.

08 Kommandant: Fregattenkapitän Karl-Heinz Fuchs, 47 Jahre alt, 1935 in die Marine eingetreten, im Kriege auf Schlachtschiff „SCHARNHORST“ und als I.W.O. und Kommandant auf U-Booten eingesetzt. Auszeichungen: EKI, EKII , U-Boots- und Flottenkriegs-Abzeichen u.a.. Nach dem Kriege Studium der Rechtswissenschaft, Assessorenexamen. Ab Januar 1956 bis Oktober 1959 Ministerium, Führungsstab der Bundeswehr-organisation. Seit 01.11.59 Kommandant der Schulfregatte „Scharnhorst“ und Gruppenführer der Ausbildungsgruppe, bestehend aus der Schulfregatte „SCHARNHORST“ und den Begleitschiffen „EIDER“ und „TRAVE“ (letztere haben je 25 Reserveoffiziersbewerber an Bord.

09 An Bord der „SCHARNHORST“ 10 Offiziere, ein Militärpfarrer, ein Metereologe und 170 Unteroffiziere und Mannschaften.

10 Unter den Mannschaften die Stammbesatzung (zur Hälfte neu an Bord kommandierte Soldaten) und 44 Offizieranwärter auf Zeit, von denen je 22 als Voraussetzung das Abitur oder die Mittlere Reife mit einem Berufsabschluß besitzen. Diese Anwärter sind seit dem 01.04.59 bei der Marine, haben die Grundausbildung und einen technologischen Lehrgang bestanden. Sie werden nach der Auslandsreise zum Kadetten befördert und zur Marineschule Mürwik, Flensburg, kommandiert.



R E I S E R O U T E

SONNABEND, 16. JANUAR 1960

Sonderdienstplan

07:30 - 08:30	Reinschiff
08:30 – 08:50	Selbstwäsche, umziehen Anzug: 1. Garnitur Blau, Tellermütze, Exkragen, seidenes Tuch, Schwarze Schuhe, an Oberdeck Überzieher und Handschuhe.
09:00 – 09:25	Besucher an Bord, bezw. Besatzungsangehörige zur Verabschiedung von Angehörigen auf der Pier und im Schiffsbereich.
09:35	Klarmachen zum Heraustreten
09:40	Antreten der Besatzung (bis auf Wachen) auf dem Achterdeck.
09:45	Divisionsweise Meldung an I.O.
09:50	Meldung I.O. an Kommandant (gleichzeitig Gruppenführer)
09:55	Meldung Gruppenführer an Kommandeur des KdoMAusb
10:00	Auf Manöverstation, klar zum Ablegen
10:15	Ablegen, Kaiser Wilhelm Kanal (99 km)
14:30 – 15:30	Rollendienst

13:00 Uhr. Endlich im KW-Kanal (bei km 95,5). Es hat alles so geklappt wie es vorgesehen war. Letzte Nacht fiel noch das E-Werk I (Turbogenerator) aus und wir dachten, daß wir heute noch in die Werft müßten. Aber die Mechaniker bekamen ihn gegen 23:00 Uhr klar und er läuft jetzt noch mit dem immer gleichbleibenden Geheul, mit 8000 Umdr./Min. Mir persönlich ist eine Zentnerlast von den Schultern gefallen, denn jetzt können wir, meine Schreibstubenkameraden und ich, uns ausruhen und uns von den vorangegangenenen Strapazen erholen. Seit August 59 sind wir praktisch schon beim Ausrüsten gewesen. 2 Monate Werftliegezeit in Hamburg bei Stülcken. Am 01.10.59 bekamen wir 44 Offiziersanwärter an Bord und sie verusachten eine Menge Arbeit. Ausbildungsfahrten in die Ostsee wurden gemacht. Die größte Fahrt machten wir im November durch das Kattegatt und den Skagerrak in die Nordsee. In der Nordsee wurden wir bei Sturm (Windstärke 10) in eine Suchaktion nach einem abgestürzten englischen Flieger verwickelt. Trotz zweitägiger intensivster Suche, wobei wir stellenweise in minengefährdetes Gebiet gerieten, konnten wir ihn im Verband mit 14 Schiffen nicht auffinden. Wir waren alle sehr niedergeschlagen. Im Dezember gingen wir wieder in die Werft. Diesmal zur Lindemann Werf in Kiel. Hier wurde das Schiff eingedockt und der Schiffsboden neu gepönt. Außerdem wurden die gesamten Aufbauten und die Bordwände vom seemännischen Personal neu gestrichen. In der letzten Woche erfolgte die Munitions- und Proviantübernahme. Ungefähr 1500 Schuß Munition für die 6x10,2 cm and 2000 für die2x4 cm Geschütze (Bofors AA). 21t Proviant wurden in den Lasten verstaut. Bin gespannt, wie lange wir damit auskommen. Im Moment wird noch alles seefest gezurrt. Aber langsam breitet sich eine wohlige Trägheit aus. Man wird wieder ein Mensch mit seinen eigenen Interessen und ich singe vor Glück, daß ich dem Maelstrom der ewigen Wühlerei entronnen bin. Jetzt kann man sagen, was heute nicht wird – kann Morgen oder Übermorgen werden. Mein Gott – was für ein erhabenes Gefühl. Ich werde gleich zum Sani gehen und mir ein paar Tabletten gegen Seekrankheit holen, denn ich habe keine Lust mir meine gute Laune zu verderben, obwohl ich eigentlich Neptun’s Lieblingssohn sein müßte – so oft und so viel habe ich ihm schon geopfert. Gestern habe ich Geld gezählt beim Rechnungsführer. Es ist erste Hälfte an Devisen, (in engl. £ und span. Peseten). Ich habe buchstäblich auf dem Geld gesessen, so ein mächtiger Haufen war es (Es waren wohl etwas über 120.000 DM). Das Wetter hat gegen Mittag etwas aufgeklart. Bei der Verabschiedung an der Tirpitzmole durch Konteradmiral Erhardt herrschte ein mächtiges Schneetreiben. Von meiner Mutter hab ich mich telefonisch verabschieded in der Schleuse Holtenau. Sie hatte von den Schneestürmen gehört und war sehr ängstlich. Aber es wird wohl alles gut gehen. Ich hoffe es jedenfalls. (14:25 Uhr passieren wir Signalstelle Großkönigsförde). Um 21:30 Uhr machten wir in der Schleuse Brunsbüttelkoog fest. Unterwegs wurden wir sehr lange durch entgegenkommende Schiffe aufgehalten. 22:30 Uhr klar zum Manöver – es geht los in die Nordsee. „Mast- und Schotbruch!“. Ich haue mich in die Hängematte und hoffe, daß morgen gutes Wetter ist.

Munitionsübernahme (eine Granate wiegt ca. 20 kg)

Tirpitz Mole Kiel
Verabschiedung im Schneetreiben

21.01.60 – endlich komme ich wieder zum Schreiben. Der Reihe nach will ich jetzt weiter berichten.

SONNTAG, 17. JANUAR 1960

Beim Wecken stehen wir schon nördlich von Helgoland. Es ist ein herrlicher Morgen, aber es herrscht eine ziemliche Dünung. Gegen Mittag ist die See nicht wiederzuerkennen. Weiße Schaumköpfe tanzen auf den Wellen und der Kahn jumpt ganz eklig. Neptun hat seine helle Freude an mir. Die Tabletten haben überhaupt gar nichts genützt. Da Sonntag ist, kann ich mich um 15:00 Uhr in die Hängematte legen und filzen. Der Kahn ächzt und stöhnt unter den Anläufern der groben Seen.

MONTAG, 18. JANUAR 1960

Nach dem Wecken stürzte ich sofort an Oberdeck und blieb den ganzen Tag auf der 4cm Geschützplatform. Ein fabelhafter Platz. Wenn man es sich überlegt – kann man nur den Kopf schütteln. Ich beobachtete die beiden Tender. Sie spielten offensichtlch U-Boot. Es ist unvorstellbar was diese kleinen Schiffchen einstecken mußten. Manchmal sah man nur die Mastspitzen hinter den Wellenberen hervorragen. Unser Pfarrer ließ anfragen ob geistliche Hilfe notwendig sei. Sie fragten zurück: „Wie groß ist die Güte des Allmächtigen?“ Ich glaube es hat keinen Zweck, an Land von dem Sturm zu erzählen – er wird einem doch nicht geglaubt.

DIENSTAG, 19. JANUAR 1960

Land in Sicht. Die schottische Küste ist aufgetaucht. Das Wetter ist miserabel. Mir auch. Bei der Musterung auf der Schanz schnappt mich der Rechnungsführer (zu dem ich auf seinen Wunsch abgeteilt wurde) und ich muß arbeiten. Wie ein geschlagener Hund klemme ich meine obligate Pütz unter den Arm und trotte hinter ihm her. Im Refüchap ging es mir aber einigermaßen. Ich mußte allerhand Listen schreiben und vervielfältigen. Als alles fertig war mußte ich mich übergeben. Um 16:00 Uhr Durchgang durch den Pentland Firth. Die Orkney Inseln drohen unwirtlich herüber. Erinnerungen an die kaiserliche Flotte und an Prien werden lebendig. Vom Duncansby Head (Nord-Schottland) prusted asthmatisch ein Nebelhorn herüber und der Leuchtturm tut so als wäre sein Licht eingefroren – so selten blinkt er. Mit einer Strömung von 9 Meilen und 10 km Eigengeschwindigkeit passieren wir die nördlichste Ecke von Schottland. Es geht mir etwas besser.

querab Aberdeen

MITTWOCH, 20. JANUAR 1960

Heute morgen erlebte ich einen Anblick von solch erleserner Schönheit, daß mir die Worte fehlen es ganz ausführlich zu beschreiben. Wir liefen durch den Minch-Kanal. An Steuerbord die schneebedeckten Berge der Hebriden und an Backbord die zerklüfteten Bergketten Westschottlands. Hinter den schottischen Bergen ging die Sonne auf und tauchte die Berge in ein unwirkliches, pastellfarbenes Rosalicht. Am tiefdunkelblauen Himmel strahlte ein heller Stern. Das schwache bunte Morgenlicht wurden von den Schneehängen der sonst dunkel daliegenden Hebriden reflektiert und wie auf einer Schnur aufgereiht zogen unsere drei Schiffe durch diese lautlose Pracht. Ich glaube, mit solchen Kostbarkeiten kann nur der Norden aufwarten. Aber leider beginnt bald wider

der Ernst des Lebens und ich verschwinde in meinem Chap und bin am Wühlen. Am Nachmittag fahren wir zwischen Inseln herum. Von Bewohnern ist nichts zu merken. Ab und zu sieht man aber eine ärmliche Kate durch’s Glas. Um 20:00 Uhr beginnt ein furchtbarer Sturm zu toben. Ich bin gerade mit meiner Arbeit fertig. Die Windmesser zeigen über Windstärke 12. So schnell wie es ging, ging ich auf Tauchstation, d.h. in den Miefkorb. Nachts wachte ich auf. Der Pott holte ein paarmal so hart über, daß sämtliche Gegenstände, die nicht einigermaßen seefest gezurrt waren, durch die Bude flogen. Günter bekam eine Brauseflasche auf den Kopf und Peter hatte plötzlich die große Posttasche in seiner Koje. Ich habe innerlich gegrinst. Nicht umsonst habe ich mich genau unter die Decke gehängt mit meiner Hängematte.

DONNERSTAG, 21. JANUAR 1960

Wegen des großen Sturmes kreuzen wir statt an der irischen an der englischen Küste. Immer auf und ab. Ach, und der Kahn schaukelt so häßlich. Ich muß öfters hinaus und frische Luft schnappen. Ich zwinge mich mit aller Macht hinter die Schreibmaschine und hämmere als gelte es den Weltrekord von 650 Anschlägen pro Minute einzuholen. Um Mittag wird mir flau im Magen. Ich schleiche in die Kombüse und esse dort, auf eine Apfelkiste gehockt, einen Teller Tomatensuppe. Es hat köstlich geschmeckt. Ein paar Äpfel habe ich auch abgestaubt. Endlich Kurs Irland. Um 15:00 Uhr laufen wir in die Bucht von Belfast ein. Anker aus der Klüse. Hier müssen wir nun bis zum 25.01.60 warten bis wir einlaufen dürfen. Bis dort habe ich noch viel zu tun, denn die Besatzung muß Geld für den Ausgang bekommen. Ca. £4 für jeden.

FREITAG, 22. JANUAR 1960

Normaler Dienst. Die Seeleute pönen das Schiff und ich sitze an meiner Anschreibeliste. Aber soviel dummes Zeug wie heute habe ich selten gehört. Wann und wo es etwas zum Stauen gibt – das weiß auch der Dümmste. Oder wenn es gar um Geld geht – dann ist auch der größte Schläfer wach und steht im Schlafanzug vor’m Schott. Aber wehe wenn es an’s Einzahlen geht – dann stellt sich auch der Intelligenteste stockdoof. In unserem Falle ist natürlich eine gespannte Lage eingetreten durch die plötzliche Abänderung der Verpflegungsgeldeinzahlung. Bis Ende 1959 wurde das Geld einbehalten und ab Januar 1960 muß es eingezahlt werden. Die meisten haben natürlich kein Geld mehr und sind schwer ärgerlich wenn wir ihnen eröffnen, daß es von der Bordzulage abgezogen wird.

SONNABEND, 23. JANUAR 1960

Draußen ist ein herrliches Wetter. Ich möchte überhaupt nichts tun. Aber leider geht es nicht anders. Die Seeleute sind immer noch eifrig am Pönen und Farbe waschen. In der Mittagspause saß ich im Director und beobachtete die Küste. Man konnte auf mehrere Meilen den Menschen beinahe in’s Gesicht sehen. Auch ist es seltsam warm hier. Nachts kann ich bei geöffnetem Bullauge kaum schlafen vor Hitze. Das macht wohl der Golfstrom. Im Winter wird es hier nie viel kälter als 0º aber im Sommer nicht viel wärmer als 25º. Aber Irland ist landschaftlich sehr schön, d.h. was man von unserem Ankerplatz aus sehen kann ist sehr angenehm. Gegenüber liegt die Stadt Bangor und wir nehmen durchs Glas am Leben und Treiben der Stadt teil.

SONNTAG, 24. JANUAR 1960

Heute ist kein Sonntag für uns. Um 06:00 Uhr Wecken. Ich habe einen dicken Kopf, denn ich habe noch bis 02:00 Uhr nachts mit dem Refü geklönt. An Bord ist

Gottesdienst. Ich kann ihn leider nicht besuchen, da ich keine Zeit habe. Die verdammte Kasse stimmt nämlich nicht so recht. Außerdem muß bis zum 31.01.60 die Verpflegungsstrichliste fertig sein und die letzte Reinschrift war falsch. Ich hätte heulen können vor Wut, denn an solch einer Liste sitzt man stundenlang und drückt für jeden der 182 Mann 31-mal einen kleinen Stempel in eine dafür vorgesehene Spalte (ungefähr 5642-mal). Nach Feierabend haben wir endlich den Abschlag auf die Bordzulage in englischen Pfunden ausgezahlt. Morgen ist der große Tag da – wir laufen in Belfast ein. Die Kameraden haben sich aber auch wirklich gequält mit pönen, waschen, schrubben und reparieren. Nun will ich aber schnell in die Koje, denn ich bin sehr müde und habe lange Zeit nicht richtig geschlafen.

MONTAG, 25. JANUAR 1960

“Anker auf”

Um 09:30 Uhr ‚Anker auf’ und Marsch nach Belfast. Um 10:00 Uhr im Pollock Dock festgemacht. Es war kaum ein Mensch zum Empfang an der Pier. (Nur der deutsche Marineattaché aus London). Leider haben die Zeitungen gegen uns geschrieben vor ein paar Tagen und das liegt den Leuten wohl noch in den Knochen. Am Nachmittag gegen 14:30 Uhr fuhren wir mit dem V.O. zur Post (Günter und ich) um unsere Briefe abzuholen. Im Aufzug des Postamtes prangte ein dickes schwarzes Hakenkreuz. Leider waren nur zwei Briefe vorhanden. Vom Postamt aus ging ich immer der Nase nach durch die Straßen. Es war sehr interessant. Die meisten Leute wußten nicht, daß ich ein Deutscher war und denen ich es sagte schüttelten mir die Hand. Ich machte einige Aufnahmen. Als ich Durst hatte ging ich ein Bier trinken. Es schmeckte scheußlich. Aber die Kneipe war sehr heimisch und sauber. Die Iren sind in dieser Beziehung tatsächlich etwas sauberer als die Engländer. Man darf sie auf keinen Fall als Engländer anreden. Sie sind Iren aus Northern Ireland. Abends ging ich ins „Plaza“ (dancing hall) und amüsierte mich ganz gut. Ich lernte eine waschechte Irin kennen, ihr Name war Mairead (Margaret) Stranaghan. Sie war nicht von ihrer Überzeugung abzubringen, daß ich verheiratet sei. Aber ich habe trotzdem viel Spaß gehabt und ich rechne es ihr tatsächlich hoch an, daß sie nicht so wie andere Mädchen sind, war. Sie bat mich etwas in ihr Notizbuch zu schreiben in Deutsch. Ich schrieb ihr einen Brief in dem ich auf die jetzige Lage des Verhältnisses zu Deutschland einging. Sie hat wohl geglaubt, daß es ein Liebesbrief ist. Leider mußte ich um 24:00 Uhr wieder an Bord sein. Wir mußten leider aufbrechen und uns auf den Weg machen. Meine Kameraden haben sich auf Mittwochabend mit den Mädchen verabredet. Ich habe leider keine Zeit, denn ich muß arbeiten damit der Monatsabschluß fertig wird. Um 11.30 p.m. waren wir an Bord.

Einlaufen: Belfast Loch

rußgeschwärzte Gebäude

DIENSTAG, 26. JANUAR 1960

Heute morgen wollte ich gerade bei der Post anrufen als ein Postauto vorfuhr und uns die Mail (wie man hier so sagt) brachte. Leider bekam ich keinen Brief und war darüber etwas trauring. Aber es gibt noch viel schlimmere Sachen im Leben als keine Post zu bekommen. Danach, wie immer, verschwand ich im Refüchap (Rechnungsführerbüro) und wir beide versuchten die Kasse klarzubekommen. Heute Abend ist große Party und ich werde im Anzug weiße Bluse antreten und Drinks servieren.

MITTWOCH, 27. JANUAR 1960

Um 03:30 Uhr war die Party zu Ende. 7 Stunden ununterbrochen auf den Beinen und 7 Stunden ewiges ‚keep smiling’. Die high society von Belfast hat sich bei uns ganz nett volllaufen lassen. Als die meisten Leute gegangen waren, fing der Rest an zu tanzen. Jedenfalls hatte ich heute morgen einen mächtig dicken Kopf. Zum Arbeiten bin ich kaum gekommen denn ich hatte das Gefühl als würden mir die Augen aus dem Kopf fallen.

DONNERSTAG, 28. JANUAR 1960

Heue besichtigten wir die Ulster Weaving Company Ltd in Belfast. Wir wurden mit Taxis von Bord abgeholt und zur Weberei gebracht. Dort empfing uns der Boss, Sir Graham Larmor, recht herzlich und ließ uns in mehreren Gruppen durch sein Werk führen. Es war sehr interessant und aufschlußreich insofern, daß der Betrieb sehr überaltert ist. D.h. die Maschinen sind z.T. über 30 Jahre alt und besitzen keinerlei Schutz-vorrichtungen. Der Raum, in dem ca. 800 Webstühlte stehen, ist furchtbar eng. Der Laden müßte modernisiert werden, dann könnte Sir Graham noch mehr Geld verdienen. Nach der Führung wurde uns Tee und Gebäck gereicht und wir unterhielten uns prächtig. Da Obermaat T. und ich sonst immer zusammenarbeiten, hielten wir auch jetzt beieinander und ich spielte seinen Dolmetscher. Es klappte herrlich. Ich betitelte ihn als Paymaster (Zahlmeister) und mich als Paymaster’s Assistant. Als Abschluß schenkte der Boss jedem von uns einen Karton Taschentücher und ein buntes Cocktailtuch. Das war sehr großzügig. Der Chef erzählte auch, daß der Generalvertreter seiner Firma in Deutschland ein ehemaliger Kapitän zur See sei – daher wohl das gute Einvernehmen. Wer Lust hatte konnte sich mit einem Taxi wieder nach Hause (an Bord) bringen lassen. The Paymaster and me ließen uns in die Stadt bringen. Dort gingen wir zum Essen für 4 Sh und wurden wunderbar satt. Um 20:00 Uhr zum Plaza Dancing. Ich habe nur einmal getanzt. Die Iren tanzen leider nur Rock’n Roll und das mache ich nicht mit. Ich bin ja schließlich kein Hampelmann. Nachdem wir uns mit Orangensaft und Coca-Cola einen ‚mächtigen Rausch’ angetrunken hatten, schlenderten wir ganz gemütlich nach Hause, d.h. an Bord.

FREITAG, 29. JANUAR 1960

Vor dem Auslaufen noch ganz schnell zur Post gelaufen mit Günter. Leider nichts für uns dabei. Schwer ärgerlich. Als wir ins Dock zurück kehrten, wollte der Dampfer gerade ablegen. Um 15:00 Uhr abgelegt und Nase seewärts. Nebeliges Wetter, leichter Seegang.

SONNABEND, 30. JANUAR 1960

Um 11:30 Uhr treten wir in den Atlantik ein. Ich bin schon wieder schwer am Opfern. Ich könnte mich ohrfeigen. Aber es nützt alles nichts – mir ist sauelend zumute.

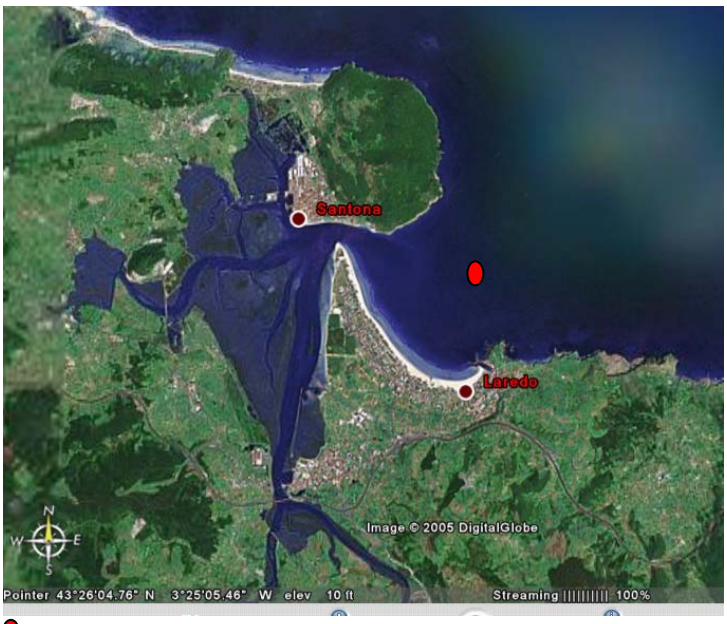
SONNTAG, 31. JANUAR 1960

Heute ist tatsächlich Sonntagsroutine. Ich habe wieder den ganzen Tag an Oberdeck gesessen. Gegen Abend ging ich in den Notfunkraum und hörte den Sprechfunk zwischen unseren 3 Schiffen. Das ist sehr interessant und läßt einem die Seekrankheit vergessen. „ST (Sierra-Tango) oder SZ (Sierra-Zulu) this is SV (Sierra-Victor = Rufname Scharnhorst) over”. Dann antwortet das angerufene Schiff: “SV this is ST or SZ, over”! Dann erst wird der Spruch oder die Abstimmung durchgegeben. Bin früh in die Hängematte.

MONTAG, 1. FEBRUAR 1960

Ich muß mich zur Arbeit zwingen. Ich habe lange nichts gegessen und bin sehr schwach. Es ist furchtbar. Mein Kopf fühlt sich wie ein ausgehöhlter Kürbis an. Ich muß unbedingt etwas essen und trinken. Nachmittags von 13:00 Uhr bis 16:00 Uhr Geldauszahlung. Ich habe mich schwer zusammengerissen – es hat geklappt. Zum Abendbrot sogar 1 Liter Tee getrunken und einen Kanten Brot gestaut. Bis 23:30 Uhr beim Paymaster gearbeitet. Mittelwächter (Champignoncremesuppe) gegessen, gut bekommen.

DIENSTAG, 2. FEBRUAR 1960



Hier ging unser Anker verloren!
Länge: 3º25’5“ West Breite: 43º26’5“ Nord

Wird stehen vor Santander auf und ab. Gegen 11:00 Uhr laufen wir in eine Bucht ein. Es ist sehr romantisch hier und ein Klima wie im Sommer. Ich fühle mich wie neugeboren. Bevor ich Schlafen gehe, werde ich noch baden im ‚Bach’. ich habe bisher soviel schöne Augenblicke auf dieser Reise erlebt, daß ich die Tage der Seekrankheit gern in Kauf nehme. Heute habe ich eine große Gegenüberstellung der Beträge geschrieben. Fast den ganzen Tag daran gesessen. Leider durfte ich nicht im Meer baden. Komme mir vor wie in einem Mädchenpensionat.

MITTWOCH, 3. FEBRUAR 1960

Heute kam das erste Fischerboot längsseits und brachte den Hafenkapitän von Santoña mit. Die Fischer boten Wein aus einem Ziegenfellschlauch an. Es war ulkig wie

sich manche den Wein statt in den Mund in die Nasenlöcher spritzten. In der Mittagspause begannen wir die Auszahlung der Restbeträge. Bis 23:30 Uhr gearbeitet. Rechungen übersetzt. Hängematte gerissen. Hing sehr schlecht. Ich mußte auf einer Seite schlafen, sonst wäre ich hinausgefallen. Mittelwächterzeit gehabt.

DONNERSTAG, 4. FEBRUAR 1960

vor Anker Santoña Bucht

Seit 2 Tagen ist das Wetter etwas kälter geworden. Der Himmel ist bedeckt. Das Schiff schlingert beinahe wie auf See. Das kommt von der weitläufigen Atlantikdünung die bis hierher reicht. Unser Kommandant ist heute morgen mit dem V-Boot nach Santoña gefahren um Genehmigung zu erwirken, daß wir in die Santoña Bucht einlaufen dürfen, da man bei diesem Schlingern kaum arbeiten kann. Bin beim Essen beinahe nicht satt geworden weil das Essen, es gab Brathühnchen, immer über den Tellerrand wollte. Ich nahm noch einen tiefen Teller dazu und siehe da – die kardanische ‚Suppentelleraufhängeschlingerausgleichsvorrichtung’ war erfunden. Nur mußte ich 2 Teller abwaschen.

FREITAG, 5. FEBRUAR 1960

Um 05:30 Uhr weckte uns die Bootsmannsmatenpfeife mit ihrem durch Mark und Pfennige dringenden schrillen Trillern, die sich anhören als würden 1000 Ratten die Schwänze abgeschnitten. Ich habe noch einen dicken Kopf von gestern Abend. Wir feierten – ich glaube, die Renovierung der Schreibstube (ein Grund zum Feiern muß ja immer gefunden werden). 07:00 Uhr seeklar. Wir verholen in die Santoña Bucht. Vielleicht können wir morgen an Land gehen. Wenn ja – viel Vergnügen – dann muß ich wieder wühlen um Peseten zu tauschen und komme dabei selber nicht weg. Das ist leider das Gemeine hier an Bord. Man ist mit Arbeit überhäuft, man findet und sieht kein Ende – und man wird durch die Vorgesetzten immer getrieben (natürlich lasse ich mich nicht treiben, ich weiß sehr wohl selber was ich zu machen habe). Aber wenn man eine kleine bescheidene Bitte hat – verschanzen sie sich hinter Dienstvorschriften und machen ein sehr trauriges Gesicht, daß sie mir nicht helfen können. Wenn man doch bloß ein bißchen gemeiner wäre – dann wären einige Herren schon ganz schön reingefallen. 07:28 Uhr fallen Anker. Die Leute strömen und quellen aus den Häusern und gaffen. Stundenlang stehen sie an der Pier und beobachten uns.

vor Anker Santoña Bucht
die Tender Eider und Trave im Hintergrund

SONNABEND, 6. FEBRUAR 1960

Heute ist ein wunderschöner Sonnentag. Wir laufen mit aufgekrempelten Hemdsärmeln herum – und das im Februar. Gegen Mittag kommt tatsächlich die Genehmigung, daß die Besatzung an Land gehen darf. Wir zwei haben gewühlt wie die Wilden um eine Auszahlungsliste aufzustellen in einer halben Stunde. Dann kam die Zahlung. Jeder bekam 400 Ptas und die Maschinisten 500 Ptas. Ich kletterte auf die Brücke und gab den Zahlungsbegin durchs Mikrofon. Als ich die zwei Treppen hinunter war, stand schon die ganze Kommandantenlobby voller Lords. Innerhalb einer halben Stunde hatten wir über die Hälfte der Besatzung ausgezahlt. Wir beide (wenn ich wir beide sage meine ich den Rechnungsführer und mich) hatten ausgerechnet Anwesenheitswache. Ich morste den VO an und siehe da – wir durften an Land. Schnell schmissen wir den ganzen Krempel in eine Ecke und verließen fluchtartig das Chap. Endlich konnte ich einmal wieder duschen. Es ist ein ganz herrliches Gefühl wenn einem das heiße Wasser den Rücken hinunterläuft. Um 18:05 Uhr betraten wir den spanischen Boden. Das erste Wort das wir hörten war: „hablas cigaredas?“ (haben Sie Zigaretten?) Wenn es ältere Leute gewesen wären – hätte man vielleicht nichts gesagt, aber es waren kleine Jungen, kaum 7 Jahre alt. Wir haben uns schwer zusammengerissen – etwas zu geben, denn dann wären wir die Bande überhaupt nicht mehr losgeworden.

vor Anker Santoña Bucht

Blick vom Mast auf's Achterdeck

Der Bullring von Santoña

Santoña ist sehr unscheinbar. Es ist ein Badeort und die Leute haben wohl das ganze Ersparte bald aufgebraucht. Sie haben nämlich kaum Geld. Sie konnten unsere großen Scheine sehr schlecht wechseln. Nun wollten wir den spanischen Wein probieren und gingen zu diesem Zweck in eine der Bars. Hier herrschte schon reges Treiben und die Fraternisation war im besten Gange. Ich besorgte uns 2 Gläser mit Vino Tinto. Es schmeckte zuerst gar nicht – aber nach dem 3. Glas kamen wir auf den Geschmack. Auf der Plaza war Tanz. Wir setzten uns in der Bar in eine Ecke und unterhielten uns mit Händen und Füßen mit ein paar glutäugigen Señoritas. Wir hatten vor, und das muß ich zu meiner Schande gestehen, sie betrunken zu machen. Aber sie waren sehr schlau und bestellten plötzlich Whisky. Da dieser sehr

Die Hauptstraße von Santona

Hier gibt es Vino Tinto!

teuer ist – gaben wir es auf und sie warfen uns glühende und schmachtende Blicke zu. Das war aber auch alles, was wir erreichen konnten. Als wir sie nach Hause bringen wollten lehnten sie ab – und sie waren verschwunden. Aus lauter Ärger darüber – tranken wir weiter Vino Tinto. Dann gingen wir, leicht schaukelnd, zum Tanzen. Ich habe getanzt wie noch nie. Die Mädchen haben das im Blut und man brauchte sie kaum zu führen. Um 23:30 Uhr mußten wir uns leider auf die Socken machen und an Bord zurückkehren. Unterwegs sahen wir in einer Kneipe einige von unseren Offfizieren und Portopeeunteroffizieren. Sie waren in einen Sängerwettstreit mit den Spaniern geraten. Wir mixten eifrig mit. Ich ganz heiser, als es wieder weitergehen mußte an Bord. Leider erlebten, bzw. hörten, wir von dem ersten Verstoß gegen die Disziplin auf dieser Reise. Ein Lord hatte den Streifenführer mit dem Messer in der Hand bedroht. Schade, denn es war doch so herrlich gemütlich hier gewesen. Ich habe ganze 31 Peseten (2,10 DM) ausgegeben und war ziemlich voll.

SONNTAG, 7. FEBRUAR 1960

Zu dem Sängerwettstreit gestern muß ich noch hinzufügen, daß wir gemeinsam, Deutsche und Spanier, das Lied: „Stille Nacht, heilige Nacht“ gesungen haben. Das Lied paßt zwar nicht zur Jahreszeit aber es brachte uns menschlich näher. In der Nacht riß mir wieder ein Stropp von der Hängemattenaufhängung. Ich lag mit arger Schlagseite im ‚Miefkorb’ und hatte große Mühe so zu schlafen, daß ich nicht hinausfiel. Beim Wecken hatte fast jeder Mann einen Kater vom Wein. Wenn heute einer aus Versehen das Wort: „Vino Tinto“ erwähnt kann er sicher sein, daß ihm ein Seestiefel nachgeflogen kommt. Um 13:00 Uhr gehen wir „Anker auf!“. Wir verlegen wieder zum Punta del Caballo wo wir schon vor Einlaufen Santoña lagen. Wir müssen Frischwasser erzeugen und dazu benötigt man tiefes Wasser. Der Kahn beginnt wieder zu Jumpen. (Auf Länge 3º25’05“ und Breite 43º26’05“)

MONTAG, 8. FEBRUAR 1960

Heute nacht, um 00:20 Uhr wäre die Scharnhorst Nº 3 beinahe an den steilen Riffen der

Punta Caballo gescheitert. Es war direkt unheimlich. Die Nacht war pechdunkelrabenschwarz und die See rüttelte unser Schiff. Plötzlich gab es einen gewaltigen Knall und die Ankerkette war gebrochen. Das Schiff trieb sofort ab und seltsamerweise an den zackigen Felsen vorbei in die Santoña Bucht. Aber unsere Maschinen (samt Personal) waren auf Zack. Wenige Minuten später fingen beide Schrauben an zu mahlen und brachten uns an den alten Ankerplatz zurück. Dort wurde der 2. Anker geworfen. Es ist doch gut wenn ein Schiff zwei Anker hat. Um 07:00 Uhr gingen wir „Anker auf!“ und dampften quer zur See nach Portugalete. Dieser Ort liegt 9 Kilomenter von Bilbao und bietet bessere Anlegemöglichkeiten. Abends (zuvor machten wir einen Rundgang in Portugalete um Briefpost aufzugeben und Briefmarken zu kaufen) fuhren wir mit Autobussen nach

Bilbao zum Tanzabend der deutschen Kolonie. Es war sehr nett. Ich führte ein paar (3) spanische Damen an unseren Tisch. Eine kannte etwas Deutsch, da ihr Vater Deutscher ist. Wir haben uns sehr nett unterhalten und haben auch getanzt.

Party im Arizona – Bilbao

Der Abend war sehr großzügig aufgezogen. Wir konnte kostenlos essen – was wir wollten. Ein hübsches Mädchen tanzte einen Volkstanz mit Kastangettengeklapper. Auf Morgen haven wir die Mädchen zu uns an Bord eingeladen.

DIENSTAG, 9. FEBRUAR 1960

Heute viel Arbeit. Ich muß die englischen Rechnungen endlich fertig machen. Abends (18:00 Uhr) muß ich in die Pantry. Am Nachmittag kam von den 3 Damen nur eine, Gott sei Dank die, die Deutsch spricht. Wir haben uns gut unterhalten. Es ist vielleicht interessant zu wissen, daß die spanischen Mädchen, sofern sie aus geordneten Verhältnissen stammen, sehr sittenstreng sind. Wenn man nicht daran denkt, kann man ganz schön ablaufen. Ich will damit nicht behaupten, daß ich es versucht habe. Es hat ja doch keinen Zweck einem Mädchen den Kopf zu verdrehen und dann weiterzufahren. Ich finde das gemein. Es könnte ja passieren, daß man sich selbst verliebt – tja und dann läuft man dann tagelang als Häufchen Elend herum.

Party an Bord – Gespräch mit dem deutschen Militärattaché in Spanien

Um 18:00 Uhr startete die Party. Es waren 120 Personen anwesend. Mamma mia, war das ein Gedränge. Aber trotzdem hat es geklappt – wie immer. Ich staubte am Schluß eine Flasche Cherry ab und gab sie meinem Boss.

MITTWOCH, 10. FEBRUAR 1960

Heute morgen lernte ich in meinem Boss eine Leiche kennen. Ich dachte er hätte Alkoholvergiftung. Er konnte kaum sprechen. Ich legte einen Haufen Postsäcke unter die Back (Tisch) unseres Chaps und schleifte ihn unter den Tisch. Dann deckte ich ihn mit einer Decke zu und ließ ihn schlafen. Das Kuriosum war, daß er unbedingt seine

Mütze auf dem Kopf behalten wollte. Ich drehte das Licht aus und arbeitete am Monatsabschluß der Kombüse in einem anderen Raum. Nachmittags bekamen wir wieder Besuch, diesmal von zwei jungen Damen, Erika und Mariana. Wir tranken beträchtliche Mengen Alkohol. Als es gemütlich wurde – kamen noch drei Tanten von Erika. Sie waren schon etwas reifere Jahrgänge und sie trieben eine blitzende Konversation mit ihren Augen. Anscheinend sinkt in Spanien die Moral auch mit zunehmendem Alter. Als es urgemütlich war – da mußten sie gehen, denn ein spanisches Mädel muß um 22:00 Uhr zu Hause sein. Wir brachten sie noch zum Zug. Dann gingen der Sani-Maat (seinen Winkel habe ich ihm angenäht, da er durch den gestrigen Alkoholgenuß nicht mehr in der Lage dazu war), Maat K (ein ehemaliger Hauptgenosse vom Lager Barum) und ich noch etwas trinken. Im Ganzen habe ich 9 Glas Vino-Tinto getrunken und hatte trotzdem einen ganz schönen „Schlag in der Hacke“ (wie man hier an Bord sagt).

DONNERSTAG, 11. FEBRUAR 1960

Ich habe einen mächtigen Brummschädel. Dieser verdammte Vino-Tinto. Wenn man ihn trinkt – fühlt man sich sehr wohl. Aber am nächsten Morgen hat man einen wahnsinnigen Kater. Ausgerechnet heute soll ich arbeiten. Ich hatte tatsächlich keine Lust. Mañana – morgen. Nach dem Mittagessen legte ich mich in unserem Chap auf die Postsäcke und filzte. Als ich um 15:00 Uhr erwachte – ich mußte ganz dringend einem menschlichen Bedürfnis nachgehen – stellte ich fest, daß meine Schlüssel verschwunden waren. Mein Boss hatte sie versehentlich eingesteckt. Ich habe selten so geschimpft. Als Werkzeug hatte ich nur meine Kombizange – die mich während meiner bisherigen Marinezeit begleitet hat – bei mir. Das Schiff war wie ausgestorben – die Lords waren fast alle ‚An Land’. Schließlich gab ich S.O.S. in Klopfzeichen. Immer wieder, bis endlich einem Feuerleitsmaat das Gegklopfe auf den Wecker ging und er wutentbrannt vor meinem Schott stand. Er reichte mir einen Schraubenzieher durch eine winzige Türspalte. Leider ließen sich die Schrauben nicht drehen – sie waren aus Sicherheitsgründen draußen umgenietet. Jetzt war mir alles egal. Ich setzte den Schraubenzieher als Meißel an und hämmerte fast eine halbe Stunde bis ich alle 4 Schrauben herausgebrochen hatte. Wieviel Hiebe dabei auf meine armen Finger gingen – das will ich lieber verschweigen. Um 16:30 Uhr sollte ich zum Bahnhof und unseren Besuch abholen. Ich kam gerade rechtzeitig. Ich war froh, daß ich eine Dolmetscherin beim anschließenden Einkaufsbummel hatte. Sie hat wirklich rührend um mich gesorgt. Als ich ein Tuch für meine Mutter kaufen wollte hat sie zirka eine halbe Stunde lang den ganzen Laden umgekrempelt – damit ich das bekam was ich haben wollte. Dann gingen wir an Bord, um Abendbrot zu essen. Die Mädchen aßen aber nichts. Sie frühstücken um 11:00 Uhr, essen zu Mittag um 15:00 Uhr und Abendbrot gibt es erst um 22:00 Uhr. Wir tranken zusammen eine Flasche Rheinwein und dann gingen wir zum Tanzen auf die Plaza die genau dem Schiff 100 m voraus liegt. Da es für die Mädchen sehr kalt war (wir fühlten uns wie im Sommer), gingen wir in ein Lokal und hielten uns dort auf. Erika telefonierte mit ihren Eltern und diese luden uns nach Bilbao in ihre Wohnung ein. Ich wäre gerne mitgefahren um einmal das Innere eines spanischen Hauses kennen-zulernen, aber leider reichte die Zeit zur Rückkehr nicht aus. So verabschiedeten wir uns am Bahnhof auf (vielleicht) Nimmerwiedersehen. Anschließend wollten wir weitertrinken, aber ich dachte an meinen armen Kopf und an die morgige Seefahrt. Wir müssen unseren Anker wieder abholen von Santoña. Hoffentlich liegt er noch auf dem Grund. Wir haben zwar eine Kerbe in’s Schiff gemeißelt, dort wo die Ankerkette gebrochen ist, aber damit werden wir wohl nicht viel anfangen können. Aber es wurden einige Kreuzpeilungen gemacht und deswegen wird es gar nicht so schwierig sein unseren Anker zu finden.

FREITAG, 12. FEBRUAR 1960

Um 10:00 Uhr seeklar. Wir laufen wieder aus. Der Abschied von Portugalete is ein

wahres Volksfest. Die Leute strömen aus allen Winkeln und winken. Die deutsche Schule schickte einen großen Autobus Schulkinder. Es waren ganz kleine Kinder. Sie winkten mit deutschen Fähnchen. Sie waren sehr niedlich anzusehen. Dann sangen sie ein deutsches Lied. Es war rührend. Wir brachten drei Hurras auf unsere Freunde aus. Es hallte von den Häusern wider. Dann fuhren wir mit ‚Front nach Backbord' bis hinaus in die offene See. Dann nahmen wir Kurs auf Santoña um unseren kostbaren Anker zu suchen und zu finden. Unsere Taucher haben von Mittag bis Anbruch der Dunkelheit gesucht und noch nichts gefunden. Von mir aus darf die Suche noch etwas dauern, denn hier am Ankerplatz ist es ruhig und ich kann meine gesamte Arbeit, die in Portugalete liegengeblieben ist, aufholen.

SONNABEND, 13. FEBRUAR 1960

Gegen Mittag wurde der Anker endlich durch die Schwimmtaucher gefunden*. Es dauerte bis Abend, bis der Anker geborgen und sicher in seiner Klüse war. Um 21:00 Uhr ‚Anker auf' und Kurs Nord. Die spanische Küste verabschiedet sich von uns im silbernen Mondlicht. Es ist ein geheimnisvoller Anblick.

* Der V.O. gab den beiden Schwimmtauchern je eine Dose Fruitcocktail als Belohnung für 2 Tage Knochenarbeit

SONNTAG, 14. FEBRUAR 1960

Heute dürfen wir länger schlafen. Es ist ein sehr schöner Tag. Die Sonne scheint schon ziemlich warm. Ab und zu gibt es einen Regenschauer. Eine von unseren Maschinen ist ausgefallen. Wir kriechen mit 4 Meilen durch’s Wasser. Ich bin jetzt am Übersetzen der spanischen Rechnungen. Leider kann ich kein Spanisch und so muß ich auf dem ganzen Schiff nach Leuten suchen die mir helfen können. Ein mühseliges Geschäft. Die englischen Rechnungen habe ich vollkommen alleine fertig bekommen.

MONTAG, 15. FEBRUAR 1960

Heute ist mein Geburtstag. Ich hatte gar nicht daran gedacht als Günther mir gratulierte. Die Maschine ist nun auch wieder fit und jetzt ‚rauschen’ wir mit 15 Meilen über die See. Am späten Nachmittage begegnen uns 3 französische Fregatten. Ohne Gruß fahren sie in Kiellinie an uns vorbei. Die Franzmänner sind doch ewige Quertreiber. Brest durften wir nicht anlaufen weil einige Herren dagegen protestiert haben – sogar der Bürgemeister der Stadt. Wie es in Cherbourg wird – das weiß noch kein Mensch. Aber die ganze Mannschaft wird ihr Bestes tun, um den Leuten zu beweisen, daß wir keine Menschenfresser sind. Gegen Abend gehen wir, um die Isle d'Ouessant herum in den Ärmelkanal. Wir befinden uns auf den Spuren von Scharnhorst II. Nur ist es diesmal nicht so gefährlich. Meine Rechnungen habe ich endlich fertig.

DIENSTAG, 16. FEBRUAR 1960

Um 09:50 Uhr werfen wir unseren Anker weg. Dicht neben Eider und Trave die uns von Bilbao aus vorausgefahren sind. Gegenüber liegt der Ort St. Voast, ca. 25 Meilen nördlich von Cherbourg. Wir müssen also am Freitag zurücklaufen. Das Wetter ist schön, aber sehr kühl. Wir sind von Spanien her verwöhnt. Ich werde wieder lange Unterhosen anziehen und den Islandpullover unter das Takelhemd. Wir haben eben Wehrsold und Trennungsentschädigung ausgezahlt. Französisches Geld haben wir noch nicht an Bord. Soll mich wundern wann wir das Zeug bekommen und wann wir es auszahlen können.

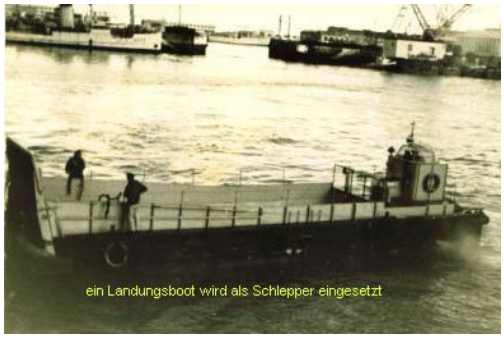
MITTWOCH, 17. FEBRUAR 1960

Keine besonderen Vorkommnisse. Abends meinen Geburtstag, Günther’s Beförderung zum Gefreiten und die 150. Brieftagebuchnummer gefeiert. War sehr gemütlich. Nur wollten die Gäste nicht gehen als ich in die Koje wollte.

DONNERSTAG, 18. FEBRUAR 1960

15:00 Uhr, Verholen vor Cherbourg. Unterwegs Maschine unklar. Nach dem Abendessen ging ich mit dem Fern-Glas auf die Brücke. Es ist ein herrliches Wetter, übrigens, die See spiegelglatt und der Himmel blau. Aber eiskalt weht der Fahrtwind. Auf der Brücke entdeckte ich durch das Glas voraus einen kleinen Punkt im Wasser der schnell größer wurde. Ich meldete dem W.O. ein französisches U-Boot. Sie waren alle platt auf der Brücke, wieso und weshalb gerade ich als Schreiberling mit verkorksten Augen das Boot zuerst entdecken konnte. Es kam sehr schnell näher. Ich stieg in den Direktor der Feuerleitung und mit ihm verfolgten wir das Boot im Fadenkreuz. Sonst habe ich immer meine Minox in der linken Brusttasche aber ausgerechnet jetzt hatte ich sie vergessen. Das U-Boot wendete kurz hinter uns und kam dann an uns an Backbordseite vorbeigerauscht. Der Kommandant des Bootes pfiff sogar Seite, die wir ebenso höflich und zackig erwiderten. Dann fing ein allgemeines Winken an. Donnerwetter, das hätten wir den Franzosen niemals zugetraut. Ich raste schnell in mein Chap und holte meine Minox. Vielleicht bekomme ich noch eine brauchbare Aufnahme. Hinter uns fuhren 5 franz. Minensuchboote in Kiellinie in ca. 5 Meilen Abstand vorbei. Wir sind regelrecht unter Kontrolle. Gestern donnerte auch ein Düsenjäger über uns hinweg. Hoffentlich bekommen wir Morgen einen freundlichen Empfang.

FREITAG, 19. FEBRUAR 1960



Letzte Nacht habe ich noch bis 01:00 Uhr gearbeitet weil ich meine Belege endlich fertig haben wollte. Heute morgen gingen wir ‚Anker auf’ und liefen in den Marinehafen Cherbourg ein. Ich muß sagen, es ist eine großartige Anlage. Nachdem ich die Postsäcke mit Günther an Bord hatte, nahm mich der V.O. mit zur Bank um Geld zu holen. Cherbourg macht eingentlich einen recht sauberen Eindruck. In der Bank packte ich dann 46.800 NF (nouveaux francs, ungefähr

40.700 DM) in meine Tasche. Die Leute haben vielleicht auf den Haufen Geld gelinst. Kptlt Boller (er war auf der MVS als ich dort war) fuhr uns noch ein bißchen umher. Dann ging es an Bord zurück. Hier bekam ich nur noch kaltes Essen. Ich war sehr ärgerlich. Dann ging es an’s Auszahlen. Die Auszahlung ist etwas schwierig denn die Franzosen sind scheinbar sehr sparsam. Nachdem sie von ihrem Geld 2 Nullen abgestrichen hatten, ließen sie aber die alten Scheine noch im Umlauf. Manche Kameraden dachten wohl sie hätten uns über’s Ohr gehauen wenn sie statt 10 ffr, 1000 ffr Scheine bekamen. Abends hatten wir 3 französische Mariner in unsrer Schreibstube. Einen Dolmetscher und zwei Fahrer für die Offiziere. Wir luden sie zum Abendbrot ein. Sie haben nicht schlecht gestaunt. Das deutsche Schwarzbrot mögen sie auch. Dann ging der Dolmetscher fort und ich saß mit zwei nicht Deutsch sprechenden Lords zusammen. Wir spielten ‚Mensch ärgere Dich nicht’. Es hat prima geklappt. Obwohl ich verloren habe – kann ich bald franz. Zählen (immerhin ein Fortschritt). Von Angela bekam ich ein Seefahrerbuch. Leider habe ich es doppelt. Heute will ich aber früh in die Koje. Endlich wieder einmal geduscht mit heißem Wasser.

SONNABEND, 20. FEBRUAR 1960

Heute morgen haben wir schwer gewühlt um bis Mittag alles klar zu haben, weil wir an Land gehen wollten. Endlich war es soweit. Ich bat einen der beiden franz. Fahrer uns bei diesem Regen in die Stadt zu fahren. Er willigte ein und stolz wie die Spanier rollten wir an den höheren Dienstgraden vorbei die auf ‚Schuster’s Rappen’ durch den Regen trabten. Haha, selten so gelacht. Wir ließen uns bis zur Post bringen. Hier wollten wir Briefmarken kaufen. Oh je, das war eine Arbeit. Die Leute wollten uns scheinbar nicht verstehen. Als wir die Post verließen lief uns der Schweiß den Rücken hinunter. Dann besorgten wir uns Postkarten die furchtbar teuer waren. Bei strömendem Regen kehrten wir ziemlich rasch an Bord zurück. Eigenartig ist es, daß man immer den Weg zurück findet. Wir sind in den unmögichsten Winkeln gewesen, aber als wir umkehren wollten – schlugen wir nur ein paar Haken um ganze Straßenzeilen und siehe da – wir waren zuhause. Hier zog ich mir meine nasse Uniform aus und hing sie über die Heizung. Ein Segen, daß sie funktionierte. Bis meine Klamotten trocken waren schrieb ich eifrig Postkarten. Um 21:00 Uhr fuhren wir mit einem Bus zu einem Marineball. Es war der reinste Korbball – d.h. die Mädchen tanzten einfach nicht mit den deutschen Lords. Ich habe keinen Korb bekommen, denn ich habe nicht getanzt. Die Mädchen waren z.T. alte Klunten die es gar nicht wert waren, daß man sich um sie reißt. Was diese Totenvögel sich wohl einbilden. (Vielleicht bekommen sie die Haare abrasiert wenn sie sich mit einem Deutschen einlassen). Wir beide haben zwei

Flaschen Rheinwein getrunken und sind dann (mit einem winzigen Affen) fröhlich nach Hause gezogen. Unterwegs aß ich noch eine Tüte Chips. Es hat prima geschmeckt. Obwohl wir ausnahmsweise bis 04:00 Uhr Urlaub hatten, hat kaum einer diese Zeit ausgenutzt.

SONNTAG, 21. FEBRUAR 1960

Heute habe ich einen Schlaftag eingelegt. Unter der Back in unserem Refüchap habe ich den ganzen Vormittag und 3 Stunden vom Nachmittag gefilzt. Als ich arbeiten sollte habe ich mich tot gestellt und habe die Bude nicht aufgeschlossen. Mein Boss hatte Verständnis – kein Wunder, denn ich helfe ihm ja auch seine ‚Affen’ und ‚Gorillas’ zu vernichten. Zwischen uns beiden ist ein sehr freundschaftliches Verhältnis. Das ist aber beim Militär äußerst heikel. Man kann sehr schnell mit scheelen Augen angesehen werden – er, ebenso wie ich. Aber wir kümmern uns wenig daran. Wir stehen auf dem Standpunkt: gemeinsam arbeiten und gemeinsam feiern. Ich bin gerne mit ihm zusammen, denn er ist ein sehr lebenserfahrener Mensch von dem man nur lernen kann. Er hat aber einen sehr weichen Charakter, das zeigt sich, wenn er Alkohol getrunken hat, dann taut er auf und berichtet und beichtet seine Nöte und Sorgen. Am nächsten Tag ist es ihm wohl etwas unangenehm und er wird dienstlich. Dann macht er aber so eine komische Figur, daß ich allen Takt aufwenden muß, um einigermaßen ernst zu bleiben. Ich bin froh, daß er mein Vorgesetzter ist, denn mit ihm kann man über ein dienstliches Problem mit aller Leidenschaft diskutieren. Er sagte mir selber, daß ich ein sehr schlechter Untergebener bin (mit Befehlen kann man mich leider nicht einschüchtern, was wiederum gefährlich für mich sein kann, denn nachdenken ist scheinbar beim Kommiß nicht erlaubt) aber dafür ein guter Vorgesetzter sein werde. Am Abend wieder Anzug weißes Hemd in der Pantry. Die Franzosen ließen eine ganze Stunde auf sich warten. Solch eine Taktlosigkeit ist mir noch nicht vorgekommen. Vielleicht gilt das als vornehm. Jedenfalls taten alle ziemlich freundlich, aber ich muß leider sagen – eine herzliche Atmosphäre kam nicht auf. Sogar die netten kleinen Mädchen, die die Offiziere mitbrachten, waren eiskalt, reserviert und stur. Vielleicht hatten sie Angst vor uns. Jedenfalls gingen die Gäste bald wieder und ich konnte in die Hängematte jumpen.

MONTAG, 22. FEBRUAR 1960

Heute morgen habe ich die Strichliste für die Verpflegung für den Monatsabschluß in Angriff genommen. Auf dieser Liste werden alle Rationen, die von den Einzelnen verbraucht wurden, eingetragen mit einem Stempel. Da wir, dem Himmel sei’s gedankt, alle die gleichen Portionen hatten, konnte ich für alle 29 Tage des Februar’s denselben Stempel benutzen. Ich habe ganz genau 5260 mal den Stempel niedergedrückt. Bis zum Mittagessen hatte ich es geschafft. Nach dem Essen gingen wir schnell von Bord, weil die Scharnhorst in’s Dock verholt – der Schiffsboden muß untersucht werden, weil wir Salz im Kesselspeisewasser haben. Das ist sehr ungesund für einen Kessel – er könnte durch Salzablagerung in die Luft fliegen und das wäre für uns mehr als ungesund. Vielleicht haben wir neben den 29 Öffnungen im Schiffsboden noch eine 30te. Das Dock ist 180 m lang und unser Schiffchen wirkt wie ein Spielzeug

in dieser riesigen Wanne. Photographieren ist streng verboten. Das macht mir aber keine Schwierigkeiten bei meinem Apparat. Durch die Finger geht es noch einwandfrei zu knipsen. Aber weshalb soll ich mich unnötig in Gefahr begeben. Aber das Abenteuer lockt eben. Wir gingen durch die Stadt und kauften einige Souvenirs. Zum Abendessen waren wir wieder an Bord. Wir wollten eigentlich noch in’s Kino, aber dann hatten wir keine Lust mehr. Nun habe ich noch ganze 9 NF und ein paar Zerquetschte. Die Zerquetschten werde ich, sowahr ich hier sitze, zu Hause an die Lokustür nageln – mehr sind sie nicht wert.

DIENSTAG, 23. FEBRUAR 1960

Heute bin ich unter dem Schiffsboden entlangspaziert. Von unten sieht das Schiff mächtiger aus als von oben. Das macht wohl die Bügeleisenform des Bodens. Nur dort wo der Kiel auf den Hellingen auflag, konnte man eine kleine Einbuchtung feststellen. Das wirkt nicht gerade vertrauenserweckend. Aber bisher sind wir ganz gut auf unsem Taschenschlachtschiffchen gefahren und werden wohl sicher nach Hause kommen. Am Nachmittag hatten wir Ärger. Wir mußten den franz. Lieferanten ihr Geld auszahlen. Ich mußte dem V.O. das Geld immer in die Kammer bringen. Ich machte ihn höflich aber bestimmt darauf aufmerksam, daß das Auszahlen von Geld außerhalb der Zahlstelle lt. Reichskassenandordnung verboten ist. Er grinste nur darüber und sagte ich sollte mich beeilen. (Nebenbei gesagt, er war mächtig voll des süßen Weines). Das Auszahlen ging eine Weile ganz gut bis der V.O. uns einen Zettel gab auf dem eine Summe stand die noch durch einen Boten von uns bezahlt werden müßte. Der Bote war längst weg, als ich die Rechnungen noch einmal durchsah. Dabei stellte ich trotz meiner nicht vorhandenen franz. Sprachkenntnisse fest, daß die Rechnung vom V.O.! (man höre und staune) schon bezahlt war. Ich gabelte den V.O. auf als er von Bord gehen wollte – er bekam einen schönen Schrecken und lud mich, wie ich war (im Takelpäckchen) in ein Auto das er in der Nacht zuvor irgendwo abgestaubt hatte. Ein feiner Wagen, übrigens). Wir fuhren bei den einzelnen Magazinen vor – der V.O. schickte mich immer hinein obwohl er etwas Französisch kann. Viele sprechen etwas Englisch und damit konnte ich mich prima durchfragen. Als wir das richtige Magazin gefunden hatten, war die Rechnung noch nicht bezahlt. Man konnte es hörbar plumpsen hören. Der V.O. setzte mich im Dock ab und fuhr weiter. Als ich ca. 10 m vor der Stelling war, wurde sie von einem mächtigen Kran in die Luft gehoben. Aber der Kranführer hatte ein Herz und als ich ihm winkte – ließ er den Laufsteg für einen kleinen Moment wieder hinunter damit ich herüberkonnte auf’s Schiff. Der Smarting (sprich: Smadding) schimpfte nicht schlecht, daß man um einen Mann solchen Umstand macht. Um 16:00 Uhr machte ich die Post nach Deutschland fertig. Bei der Ablieferung gab es noch einige Verständigungsschwierigkeiten aber dann war alles klar. Auf dem Rückwege begegnete ich einem netten Mädchen die mich mit großen Augen anlächelte. In dem Augenblick als sie meine Kokarde und das Mützenband mit Schulfregatte Scharnhorst erkennen konnte, wurde ihre Miene zu Eis und sie stapfte an mir vorbei und guckte weg. Au weiah, das tut weh.

MITTWOCH, 24. FEBRUAR 1960

08:00 Uhr, Auslaufen Cherbourg. Das Wetter war naßkalt und die Küste war bald verschwunden. Abends ankerten wir vor Portsmouth. Der Sani hat mich gewogen. Ich habe genau 10 Pfund abgenommen. Donnerwetter – möchte wissen wo sie geblieben sind. Aber ich bin froh, daß der Bauch weg ist. Aber irgendwie stimmt etwas nicht mit mir. Ich muß mich einmal untersuchen lassen.

DONNERSTAG, 25. FEBRUAR 1960

Das Wetter ist grau und unfreundlich aber die See ist ruhig. Ich bin vollauf mit meinen Listen beschäftigt. Es gibt nichts Häßligeres als schlechtes Wetter auf See. Dann fühlt man sich tatsächlich von aller Welt verlassen. Ich habe ein Gesuch geschrieben, daß ich meines Bruder Karl’s Schwiegereltern, die Ellery’s in London besuchen kann. Nun benötige ich nur noch die Zustimmung des deutschen Marineattaché’s, Fregattenkapitän Zimmermann, aus London. Es wird wohl klappen. Soeben passieren wir die Enge von Dover and Calais. Leider konnte man kaum das Leuchtfeuer von Dover sehen. Sonst ist nichts Neues passiert.

FREITAG, 26. FEBRUAR 1960

Der heutige Tag unterscheidet sich in seiner Eintönigkeit überhaupt nicht vom gestrigen Tag. Der Kahn schaukelt stärker als gestern aber ich habe mich nun endlich daran gewöhnt und mein Kopf bleibt klar. Nur ist jede Arbeit doppelt so schwierig. Man muß sehr aufpassen, daß man auf der Schreibmaschine nicht daneben tippt. Ich stelle gerade die Listen für die Bordauszahlung zusammen. Wenn ich einmal an Oberdeck frische Luft schnappen möchte, so muß ich warten bis das Schiff überholt. Dann schlage ich die Klampen weg und das Schott, das mindestens einen Zentner wiegt, geht ganz alleine auf. Ebenso verfahre ich beim Schließen und lasse die Schlingerbewegung des Schiffes arbeiten für mich. Lustig wird es erst, wenn der Fußboden frisch gebohnert ist. Dann braucht man nur den richtigen Moment abzupassen und dann segelt man mit einem ‚Affenzahn’ gegen die andere Bordwand. (kein Sport für weiche Knochen). Beim Schreiben rutscht man plötzlich einen Meter vom Schreibtisch weg und wenn man nicht gleicht vorausstürzt, kommen einem alle Utensilien entgegen. Wir stehen noch 90 Meilen vor Sunderland.

Hier endet der 2. Bericht

SONNABEND, 27. FEBRUAR 1960

In der Nacht ankerten wir vor Sunderland. Aber das Wetter war zu unruhig und so ging die Fahrt weiter in den Firth of Forth. Kurz vor Edinburgh, Anker aus der Klüse. Aber es war immer noch zu gefährlich für unsere Kette. Wir wollten nicht eine zweites mal nach Kette und Anker suchen wollen. Deshalb gingen wir hinter ein paar mächtigen Felsen am Ausgang der Bucht in Deckung. Wir beide bereiten die Restzahlung für Februar vor.

SONNTAG, 28. FEBRUAR 1960

Die halbe Besatzung ist am Klarmachen der Geschütze. Morgen soll geschossen werden. Eben sah ich noch einen Frachter der in Kiel gebaut wurde als wir in derselben Werft lagen. Die Welt ist doch ein Dorf.

MONTAG, 29. FEBRUAR 1960

Es ist 20:45 Uhr. Endlich Feierabend. Wir haben den ganzen Tag Geld ausgezahlt. Man sollte meinen das strengt nicht an, aber dieses dauernde Aufpassen und Konzentrieren ist bei der Menge von Belegen und verschiedenen Währungen so zermürbend, daß ich ziemlich fertig bin. Leider ist das nicht nur heute so gewesen, sondern fast jeden Tag. Daß man dabei an Gewicht verliert ist mir jetzt vollkommen klar. Aber das wird bis Kiel noch so weitergehen. Das Zigarettenrauchen habe ich von 20 auf 2 reduziert. Es bekommt mir ausgezeichnet. Heute ist Rosenmontag. Wir haben diesen Tag auf unsere Weise begangen – nämlich mit Geschützdonner. Den ganzen Tag hat es geballert und gebumst. Geballert mit der 4 cm und gebumst mit der 10,2. Die Jungs haben sehr gut geschossen. Aber die Scheibe ging nicht durch unsere Treffer verloren, sonder als das Schießen beginnen sollte (der A.O. hatte gerade den Befehl zum Laden gegeben) schnitt die Schiebe unter das Wasser und tauchte vollkommen zerknittert und zerbrochen wieder auf. Man behalf sich mit einer Flagge auf einem Floß. Mit der 4 cm FLAK wurde auf Luftballons mit Leuchtspur geschossen. Leider trieben die Ballons zu schnell ab und ein Treffer war unmöglich. Mein Trommelfell blieb heil aber dafür platzten allenthalben Lampen und Gläser. In unserem Chap riß der Schock der Breitseiten die Heizung auseinander. Sie wärmt aber noch, das ist die Hauptsache. Beim Kommandanten flogen die Türfüllungen heraus und der Staub, der sonst schön versteckt wurde liegt jetzt auf dem Fußboden. Wie gesagt, eine tolle Schweinerei, zumal in unmittelbarer Nähe der Geschütze (einschließlich der Gesichter der Bedienungsmannschaften) alles schwarz von Pulverschleim ist. Ich habe einen Lüfter, der kurz vor einem Geschützrohr etwa einen Meter aus der Deck ragt, gesehen, der an der dem Rohr zugekehrten Seite regelrecht eine kreisrunde Beule aufweist, dort wo ihn der Luftdruck der Explosion traf. Trotzdem ist es doch ein Jammer, daß man solch kostspielige Maschinen dazu benutzen muß, andere Leute, die einem nichts getan haben, zu töten. Ich bin froh, daß ich nur ein Verwaltungsmensch bin. Wenn man sieht mit welch’ unheimlicher Präzision die Annäherungszünder die Granaten genau über dem Ziel zur Detonation bringen – dann kommt einem angesichts dieses gräßlichen Schauspiels doch das Gruseln. Es sieht aber trotzdem schaurig schön aus und ich verstehe es jetzt, daß manche Leute mit Begeisterung in den Krieg ziehen. Dieser Trieb zum Töten und Vernichten ist im Menschen nur sehr oberflächlich verdeckt. Je primitiver der Mensch, je offensichtlicher tritt er zutage. Ich muß zugeben, daß mich das Schauspiel, das sich mir bot, sehr beeindruckt hat und daß mir diese Gedanken erst später gekommen sind. In meinen Ohren klingt jetzt noch das Schrillen der Alarmglocken, die bellende Stimme des A.O’s über den Lautsprecher und das Brüllen der Salven, das Heulen der Granaten nach dem Abschuß bis die Detonationen der Geschosse dumpf herüber grummelten. Aber dann rief wieder die Pflicht und während unsere Markstücke bei den Abschüssen munter in der Kasse herumtanzten und die Farbe blätterweise von der Decke rieselte, wickelten wir unser Geschäft ab. Nun ist es aber höchste Zeit, daß ich in die Koje komme. Erwähnenswert ist noch, daß man bei jedem Abschuß einer Breitseite wie mit einer Riesenfaust auf das Deck gestaucht wird. Wenn die Signalklingel ertönt, muß man sofort die Knie krumm machen und federt damit den Schock (der sonst den Magen schmerzen läßt) ab.

DIENSTAG, 1. MÄRZ 1960

Keine besonderen Vorkommnisse. Abends lud uns der V.O. in die Kombüse ein. Er wollte sich bei seinen Untergebenen (das sind alle Fachrichtungen mit der 60, also 61er = Schreibstube, 62er = Köche, 63er = Versorgung und 64er = Rechnungsführer) für die bisher geleistete Arbeit bedanken und gab aus diesem Grunde 2 Flaschen spanischen Cognac und ein paar Flaschen Bier aus. Wir waren 14 Mann in der engen Kombüse. Ich hockte den ganzen Abend auf dem noch heißen Kochherd. Das hatte den Vorteil, daß ich nach 3 Flaschen Bier schon ganz schön gesungen habe. Aber macht nichts – meine Erkältung hatte mich hinterrücks verlassen. Mein Boss bekam seinen Moralischen und erklärte mir mit todernstem Gesicht, daß er Krebs habe. Ich war nicht schlecht erschrocken und versuchte ihn zu besänftigen. Aber er glaubt ganz fest daran, daß er bald sterben muß. Der Sani meint, daß er dieses sich nur einbildet. Aber es muß doch etwas Wahres daran sein, denn er hat eine Blasenkrankheit. Die Ursache ist unbekannt und wie man es heilen will noch unklar. Es ist aber ein deprimierendes Gefühl mit einem Menschen zusammen zu arbeiten, dem jede positive Lebensbejahung abhold ist. Unser Verhältnis zueinander ist aber noch das Gleiche. Er kann einen auf ganz humane Art und Weise ganz jämmerlich zusammenstauchen. Obwohl die Wahrheit immer schlecht von mir verdaut wird, das muß ich ganz ehrlich zugeben, bin ich doch froh, daß es einmal geschieht, denn Leute die einem die Meinung sagen sind bessere Freunde als die, die durch Schlavenzeleien Vorteile von einem haben wollen.

MITTWOCH, 2. MÄRZ 1960

Heute sollte eine Albatros (Seeflugzeug) von Kiel kommen und einen kranken Kameraden nach Hause fliegen. Die Dienstpost sollte dem Piloten mitgegeben werden. Aber ‚Fleutschpiepen’ – der Vogel kam nicht. Es war auch gut so, denn bis zu seiner Ankunft hätte ich meinen Kram doch nicht fertig gehabt. Gegen 22:00 Uhr ‚Anker auf’ und Verlassen des Firth of Forth. Um 24:00 Uhr konnte ich endlich, nach einem ausgiebigen Duschbad, in die Koje kriechen.

DONNERSTAG, 3. MÄRZ 1960

Urlaubsschein

Der Gefreite Jürgen V o g e s
(Dienstgrad, Vor- und Zuname)

Schulfregatte „Scharnhorst“
(Truppenteil)

ist vom 3.3.n.D. 1960 bis 6.3. 1960 Uhr

nach L o n d o n , 80 Redbridgelane West, Wanstead beurlaubt.

Alle Behörden werden ersucht, oben Genanntem notfalls Schutz und Hilfe zu gewähren.

Besondere Vermerke:

Sunderland, den 3.3.60
(Ort) (Datum)

Dieser Urlaubsschein ist sofort nach Rückkehr aus dem Urlaub auf dem Geschäftszimmer abzugeben.

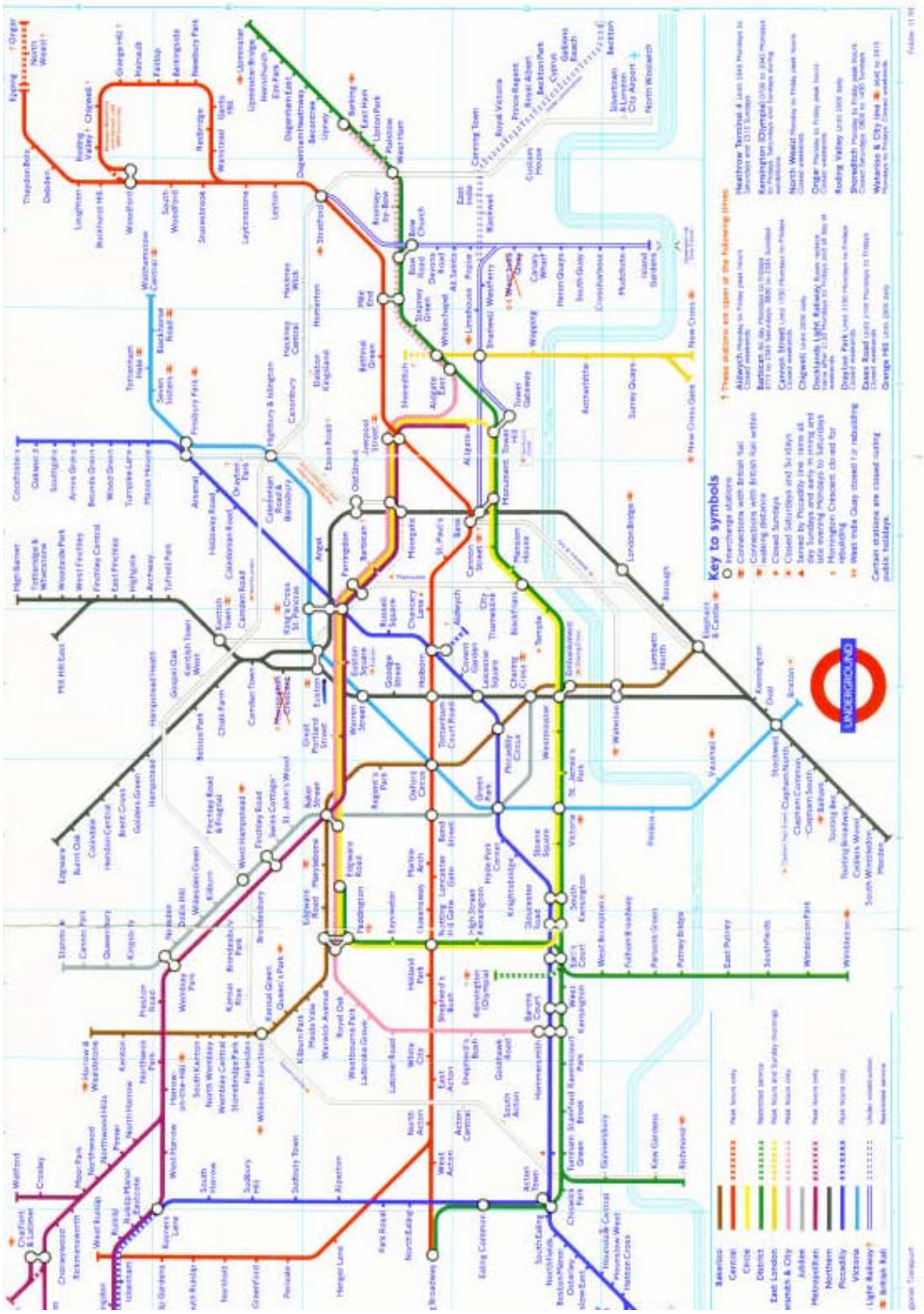
MARINE-ARTILLERIESCHULE SCHULFREGATTE SCHARNHORST 2

Schulfregatte „Scharnhorst“
(Truppenteil)
(Dienststempel)
(Unterschrift)
KKpt.u.I.O.
(Dienstgrad und Dienststellung)

Bestell-Nr. 280 (Min. Bl. d. BMVtdg. Nr. 15 v. 15. 6. 57, Seite 359) Druck: Formularverlag R. Madel, Bonn

07:00 Uhr Einlaufen Sunderland Port. In aller Eile raffe ich meine Plünnen zusammen, stopfe sie in meine Tasche und auf geht’s nach London. In Newcastle fährt mir der Zug vor der Nase weg, aber dann habe ich erst einmal gefrühstückt: Sandwiches mit Tee. 104/- Sh bezahlte ich für die Rückfahrkarte. Bin müde bis zum Umfallen aber schlafen kann ich nicht. Bin gespannt was Ellerys sagen, wenn ich bei ihnen auftauche.

In London angekommen ging ich zuerst in eine Telefonzelle und rief zu Hause an. Es hat sehr lange gedauert aber dann schließlich at es doch geklappt. Dann stieg ich in die Subway. Aber ich stieg schon in Leytonstone aus und mußte dann noch 1½ Meilen zu Fuß gehen und eine Strecke mit dem Bus fahren. Dann war ich endlich da und sie waren sehr erfreut mich zu sehen. Endlich konnte ich in die Koje sinken und schlafen.



FREITAG, 4. MÄRZ 1960

das Mittelschiff der St. Paul's Kathedrale

Welch einen seltenen Luxus erlebte ich heute. Ich konnte bis 10:00 Uhr filzen. Danach fuhr ich mit der U-Bahn bis nach St. Paul. Um die mächtige Kathedrale zu besichtigen benötigte ich eine lange Zeit. Aber ehrlich gesagt, es war furchtbar anstrengend (ich bin ja auch in die höchste Spitze der mächtigen Kuppel geklettert). Ein netter Mensch, der dort arbeitet, zeigte mir die „Whispering Galery“. Es war erstaunlich wie der Schall eines geflüsterten Wortes um die Kuppel kreiste. Nach einem hastigen Lunch mit „Hamburgers“ wanderte ich am Themseufer entlang. Ganz bescheiden lag dort am Ufer (inmitten der mächtigen Gebäude von Scotland Yard, Shell und BP und dem Savoy Hotel) vertäut die „Discovery“. Die „Discovery“ war das Expeditionsschiff von Captain Scott. Es sieht sehr unscheinbar aus aber es ist ganz mächtig fest gebaut.

die Aussicht von der 'Laterne' an der Spitze der St. Paul Kuppel

auf der HMS "Discovery"

Die Bordwände sind über 30 cm dicke Eichenbohlen. Das Schiff ist extra für die Reise von Capt. Scott angefertigt worden. Auf der Back liegen 4 Anker. Die Antriebsart waren Segel mit Hilfsdampfmaschine wenn das Schiff in’s Eis kam. Das Ruder ist herausziehbar damit es im Eisgang nicht bricht. Ein freundlicher Bootsmann zeigte mir dann die Messe in der Scott mit seinen Kameraden gelebt hat. Ich muß sagen, gar nicht uncomfortabel mit französischem Kamin und Einzelkabinen mit fließendem Wasser. Das Schiff dient zur Ausbildung von Marinehelferinnen. Ich habe leider keine gesehen. Diese Mädchen sehen unheimlich schneidig aus in ihren Marineuniformen – weit besser als ihre männlichen Kollegen. Später marschierte ich durch die Fleet Street, dem Zeitungszemtrum Englands. Dort ist der Daily Express usw und die Fotoagentur Reuter. Als ich in den St.Jame’s Park gehen wollte, sprach mich ein älterer Herr auf Deutsch an (er war Norweger) und begleitete mich. Er konnte sehr interessant erzählen. Wir kamen an einer Kaserne vorbei. Hier wurden gerade ein paar Soldaten des Garderegiments geschliffen. Die armen Kerle taten mir sehr leid.

Vor allen Dingen ist die Art der Schritte sehr veraltet. Beim ‚Stillgestanden' wird das rechte Bein recht weit hochgerissen und beim ‚Rührt Euch' ebenfalls. Das ist auf die Dauer recht anstrengend. Außerdem ein Paradeschritt im Walzertakt. Ich würde glatt meutern wenn ich das sollte. Ich habe schließlich meine Arbeitskraft zur Verfügung gestellt und bin nicht gekommen um Hampelmann zu spielen. Ich stand vor dem Cenotaph, dem nationalen Kriegerdenkmal. Ich dachte, sollte oder sollte ich nicht davor ein militärisches Salut erweisen – dann machte ich es lieber nicht, denn ich wollte dem Attaché (der mir die Urlaubserlaubnis gegeben hatte) keinen Grund zu irgendwelchem Ärger geben.

exerzieren für die Wachablösung

Vor dem Buckingham Palace standen eine Menge Fotoreporter. Offenbar warteten sie darauf daß „Das Baby" (Prince Andrew, geb. 19.02.60) einen Pup läßt. So etwas Lächerliches wie der Kult mit dem letzten Neugeborenen der Königin habe ich noch nie erlebt. Bei den Nachrichten im TV wird jeden Tag bekannt gegeben, wieviel Pfund der Wurm zugenommen hat. Eine Frau hat bei der Niederkunft der Queen die ganze Nacht mit ihrem 18 Monate alten Kind vor dem Palast gestanden – Schläge müßte sie kriegen. Ich habe nicht viel Gutes über die Engländer gehört von meinem Begleiter. Er meinte, die Wirtschaft sei von Juden verseucht und desgleichen auch die Presse. (Daher wohl auch die Hetzen gegen Deutschland). Ich sah (15 Jahre nach dem Krieg) ein paar Filmplakate die mir das Blut in den Adern gerinnen ließen. Sie zeigten Dokumentarfilme von Auschwitz. (Ich habe oft gelesen, daß man Männer und Frauen nackt in ihr Massengrab geführt hat und dann erschossen. Das war schon unangenehm zu lesen, aber diese gleiche Szene auf Bildern – einfach ekelerregend). Weshalb zeigt man so etwas den Leuten? Das ist doch reinste Agitation – plumper und gemeiner kann es doch gar nicht sein. Wer wußte denn damals in Deutschland von diesen scheußlichen Verbrechen an meist unschuldigen Menschen. Ich bin aber trotzdem stolz, daß ich ein Deutscher bin. Die Deutschen sind Menschen die ja sagen wenn sie ja meinen, und das ist mir erst jetzt aufgefallen. Um 19:00 Uhr wankte ich totmüde in die U-Bahn und war um 20:00 Uhr zu Hause bei den Ellery's. Als ich meine Schuhe auszog stellte ich fest, daß meine neuen Perlonsocken durchlaufen waren.

SONNABEND, 5. MÄRZ 1960

Lange geschlafen. Dann Shopping mit Mr & Mrs Ellery. Wie üblich, wenn ich in England bin, habe ich eine saftige Erkältung und bleibe den ganzen Tag zu Hause vor'm Fernsehschirm. Das ewige Englischsprechen ist sehr anstrengend aber man lernt dabei sehr schnell.

SONNTAG, 6. MÄRZ 1960

Ich habe wieder eine sehr kalte Nacht verbracht. Es ist finster wenn man dauernd kalte Füße hat. Die ganze Nacht krumm liegen ist ja auch nicht der wahre Bienenhonig. Trotzdem bin ich sehr spät aufgestanden. Um 13:30 Uhr mußte ich Abschied nehmen von Ellery's. Es sind feine Menschen. Wenn man nicht aufpaßt schenken sie einem alles was nicht niet- und nagelfest ist. Ich muß mich in Deutschland entsprechend revanchieren und ihnen ein Present schicken. Bevor mein Zug ging, besuchte ich noch eine Cafeteria (Selbstbedienungsgaststätte). Dummerweise griff ich recht wahllos aus dem Haufen ein Päckchen mit ‚Sausagerolls' heraus. Das ist Mürbteig mit Fleischfüllung. Ich hatte kaum hineingebissen, als ich das Stück wieder fallen ließ –

pfui Teufel, wie kann man so etwas essen. Draußen rollte die englische Landschaft vorbei. Sehr eintönig aber zuweilen recht reizvoll. Sie erinnert an Norddeutschland. Der Zug hält ziemlich oft. Das kommt daher, weil die Hauptstrecke durch Reparaturarbeiten (die werden immer am Sonntag ausgeführt) unterbrochen ist und der Zug Umwege machen muß. Mir gegenüber saß eine echte Bauersfrau. Sie hatte ihre Tochter in London besucht und sprach ganz empört darüber, daß sie noch nicht einmal anständig kochen lernt in der Klinik. Sie redete auf mich ein wie ein Wasserfall. Zuerst merkte sie gar nicht, daß ich ein Ausländer war aber dann fiel ihr wohl meine Fliege am Knoten in die Augen und sie fragte mich ob ich ein Holländer sei. Es fiel mir auf, daß man in England nicht länger als eine Viertelstunde ohne Wort gegenübersitzt, sondern sich gleich wie eine große Familie fühlt. Nach neunstündiger Fahrt kam der Zug endlich in Sunderland an. Mein Gepäck gab ich bei einem Taxistand ab und schlenderte noch etwas durch’s Städtchen. Aber es war nichts mehr los und so setzte ich mich in ein Taxi und ließ mich nach Hause fahren, d.h. an Bord.

MONTAG, 7. MÄRZ 1960

Um 09:00 Uhr war die Post fertig und Günther und ich liefen zum Postamt um sie aufzugeben. Aber der verknöcherte Postbeamte kannte unsere internationalen Formulare nicht und wollte sie nicht annehmen. Als es halb zehn schlug, raffte er sich endlich auf und nahm sie uns ab. Kostenlos diesmal sogar. Um 10:00 Uhr wollten wir auslaufen. Es ist ein Gefühl von seltener Genugtuung, wenn man weiß, daß ein Schiff von 1,900 Tonnen und 180 Mann Besatzung auf zwei einfache Lords warten muß. Unterwegs kauften wir noch eine Tabakspfeife und ich besorgte mir noch in aller Seelenruhe zwei Rosinenkuchen. Als ich vorschlug noch ein Glas Bier zu trinken kam dieser Vorschlag nicht zur Ausführung, denn die Lokale waren noch alle geschlossen.

Kurz vor dem Hafen trafen wir einen Haufen „Treuer Seelen“ (so nennen wir die kleinen Mädchen in jedem Hafen) die uns mit einem indianerartigen Geheul begrüßten und wie von Furien gehetzt auf uns zugestürzt kamen. Ich wollte mich schon zur Flucht wenden – aber sie wollten nur ein paar Briefchen an einige Kameraden abgeben, denn man hatte die armen Mädchen nicht in’s Dock gelassen. Punkt 10:00 Uhr waren wir an Bord und hinter uns wurde die Stelling eingeholt. Schon im Hafen konnten wir beobachten, daß die Wellen der See über die Uferböschungen schlugen. Beim Auslaufen gab es noch eine kleine Schwierigkeit, als wir beim Wenden und anschließendem Zurücksetzen auf Schlick liefen. Aber es dauerte nur ein paar Minuten und dann waren wir mit Hilfe eines Schleppers wieder frei. Die „Treuen Seelen“ waren mittlerweile um das ganze Hafenbecken herum auf die Mole gelaufen und winkten uns blaugefroren und zähneklappernd zu. (Daher der Ausdruck: „Treue Seelen“) Schon als der Lotse von Bord wollte, war dieses kaum mehr möglich – nur ein entschlossener Sprung auf sein Boot war seine letzte Rettung – da brach es über uns herein. Das Schiff machte plötzlich einen Satz vorwärts und dann – schweigen wir darüber was mit mir geschah – ging es talauf, talab in die Mordsee. Wir konnten uns glücklich schätzen, daß wir die See von vorn hatten. Zwar ist die vorliche See für den Körper ziemlich unangenehm (man meint in einem Fahrstuhl zu sitzen) aber es geht nicht so viel kaputt dabei. Es war gut, daß ein Arbeiten unmöglich war, denn ich konnte mich in mein Chap verkriechen und den lange versäumten Schlaf doppelt und dreifach nachholen.

DIENSTAG, 8. MÄRZ 1960

Die See war genau so schwer wie gestern. Heute auch kein Dienst. Viel geschlafen. Viel Wasser in den Decks. Durch jede Ritze in den Schotten und sogar durch die Lüfter kommt es herein. Die See wütet mächtig. Der Wellenbrecher ist abgerissen.

MITTWOCH, 9. MÄRZ 1960

in der Nacht holte der Pott weit über und öffnete in der Schreibstube die Schubladen und verstreute deren Inhalt über den Fußboden. Papiere, Stühle, Schuhe, Strümpfe – ein wirres Knäuel. Wir hielten einen Postsack auf und stopften alles hinein und banden ihn irgendwo fest. Schlafen war schlecht, aber man war ja auch nicht müde.

DONNERSTAG, 10. MÄRZ 1960

Beim Wecken liegt der Kahn schon sehr ruhig. Es ist ein schöner Morgen. Wir stehen querab von der dänischen Küste. Gegen Abend ankern wir 60 Meilen von Halmstad in den Schären. Es ist sehr kalt hier. Das Eis vor der Küste reicht fast 500 Meter ins Meer. Ich bin wieder sehr aktiv. Es heißt die englischen Rechnungen zu übersetzen. Es ist ja lächerlich was man damit alles machen muß. Zum Beispiel habe ich eine Quittung über umgerechnet 1,66 DM für Zeitungen. Diese Quittung klebe ich nun auf einen DIN A5 Bogen. Dann muß ich davon 2 Abschriften in Englisch machen. Diese drei Belege übersetze ich auf der Rückseite. Da jede Ausgabe begründed werden muß – schreibe ich eine ellenlange Begründung: warum, weshalb, wofür? Diese 3 Wische müssen nun noch 12mal (!!!) unterschrieben und 2mal beglaubigt werden. Kein Wunder, daß alles so langsam dauert. Dieses ist aber nur einer von vielen Fällen.

FREITAG, 11. MÄRZ 1960

Heute Vormittag taucht an der Kimm ein Kriegsschiff auf, das schnell größer wird. Es ist eine schwedische Fregatte (N°73 „Mode“). Sie hat mächtige Fahrt drauf. Sogar die Kanonen sind besetzt. Herrje – was müssen wir gefährlich sein. Bevor es verboten wird, mache ich schnell ein paar Aufnahmen. Die Fregatte setzt ein Beiboot aus. Die Soldaten haben Stahlhelme auf und der Steuermann hält eine Maschinenpistole zwischen den Beinen. Nachdem der Offizier an Bord gekommen ist, legt das Boot sofort ab und hält sich in sicherer Entfernung. Um 20:30 Uhr hatte ich meine letzten Belege fertig. Ich bin sehr froh darüber. Morgen wird der V.O. wieder eine Sehnenscheidenentzündung vom Unterschreiben bekommen. Er muß 103mal unterschreiben.

SONNABEND, 12. MÄRZ 1960

Den ganzen Tag Anerkenntniserklärungen geschrieben. In der Mittagspause und nach dem Abendessen Wäsche gemacht mit Dampf. Das geht ganz gut. Man nehme eine Pütz mit Waschpulver, packe die schmutzigen Plünnen hinein und lasse heißen Dampf in den mit Wasser gefüllten Eimer. Nach einer halben Stunde ist die Wäsche buchstäblich gar. Bei Strümpfen muß man aufpassen – die laufen dann furchbar ein.

SONNTAG, 13. MÄRZ 1960

Heute ist kein Sonntag für uns. Das Eis an der Küste bricht ab und treibt an uns vorbei. Auf manchen Eisschollen sitzen Kolonien von Möwen und betrachten uns in gravitätischer Haltung. Rollendienst am Abend.

MONTAG, 14. MÄRZ 1960

Habe die ganze Portokasse aufgerechnet. Abends Lichtbildervortrag von unserer Reise gesehen. Ziemlich müde.

DIENSTAG, 15. MÄRZ 1960

Listen für Kaufkraftausgleich geschrieben (35%, vier Tage BO (1,50) 6,00 = 2,10). Nachmittags Rollendienst. Jedermann an Bord hat bestimmte Rollen (Funktionen) die

ich zeichne den Rollendienstplan für jedes Besatzungsmitglied auf

er antreten muß wenn das Schiff in eine besondere Lage gerät. D.h. bei „Mann über Bord“ läuft Alles auf die zuvor bestimmten Stationen. Das sind die Kuttergäste, die Heiß- und Fiermannschaft und die Gruppen „an der Leiter“. Auf das Signal mit der Alarmklingel:

fertig für die Leiter

dreimal ein langer Ton, stürzen die Hauptpersonen mit dem Ruf: „Wahrschau – Kuttergast“ durch die Gänge und keiner darf sie behindern. Ist der Kutter besetzt, so beginnt die Fiermannschaft den Kutter behutsam und dennoch schnell Außenbords zu lassen. Ist die Boje (bei Übungen wird ein Rettungsring benutzt) gefischt, so wird der Kutter wieder eingeholt. Hierzu tritt fast die gesamte Besatzung als Heißmannschaft an. Der Kutter wird an 2 zweifingerdicke Leinen geschäkelt. Die Leinen liegen nebeneinander und reichen vom Bootsdeck bis zur Back (Bug). Bei dem Kommando: „Aufnahme und durchholen“ greift die Heißmannschaft die an Deck liegenden Leinen und holt sie straff durch, damit der Kutter auch waagerecht hochkommt. Nun gibt der Bootsman das Zeichen zum Heißen. Den nachfolgenden Vorgang nennt man Kutterläufer; denn der Kutter wird durch taktmäßiges Pfeifen mit der Bootsmannsmaatenpfeife und gleichmäßigem Stampfen der Füße regelrecht erst langsam, dann schneller werdend, aufgelaufen. Ist der Kutter oben, ertönt ein langer Pfiff und alle Mann drehen sich um und legen sich nach Hinten um den Kutter durch ihr Gewicht zu halten bis er sicher befestigt ist. Dann ertönt der Abpfiff und die Leinen

werden an Deck geworfen. Der Kutter ist mächtig schwer, denn es ziehen manchmal 100 Mann an einem Strang und es geht immer noch schwer. Bei der Gruppe: „An der Leiter“, zu der auch ich gehöre, geht es etwas ruhiger zu. 2 Mann besorgen eine Leiter,

der Gruppenführer (es ist unser Schreibstubenmaat) legt ein Stück von der Reeling nieder und ich besorge mir eine Wurfleine, Bootshaken und eine Schwimmweste, die ich sofort umlege. Die Wurfleine schlage ich mit einem Palstek (ein Knoten der sich nicht zuzieht) um meinen Bauch und das Ende der Leine befestige ich mit einem Webleinsteg an der Reelingstütze. Dann lege ich mich mit dem Bootshaken bewaffnet auf die Leiter und gebe das Kommando zum Ausfahren wenn die Boje am Schiffsrumpf entlang treibt. Ist die Boje nahe genug herangekommen, dann wird die Leiter vorüber gekippt und ich schlage den Bootshaken in die dafür vorgesehene Schlaufe auf dem Rettungsring. Habe ich die Boje gefischt, so melde ich durch die Bordsprechanlage der Brücke: „Boje gefischt“. Außer der „Mann über Bord“ Rolle gibt es noch verschiedene andere Rollen. Die Rettungsrolle (Jedermann hat seine feste Rettungsinsel und seinen Schwimmwestenkasten), Verschlußrolle (oder auch „Schotten dicht“ genannt), und die Gefechtsrolle. Diese Rolle ist im Ernstfalle für mich sehr unangenehm, denn ich bin Munitionsmanner in der 1. Munitionskammer (und der Granatenaufzug läuf schneller als ich die Dinger einladen kann). Aber wenn es bei mir einschlägt, kommen die Anderen auch nicht mehr weg. Da wir nach Meinung des I.O’s sehr schnell gearbeitet hatten konnte wir mit Dienst ausscheiden. Ich bekam die gnädige Erlaubnis nach Feierabend Zeugdienst machen zu dürfen. Tja – soweit ist es schon, daß man es als fremd empfindet, aber wir haben eben so eine Menge zu tun. Jedenfalls habe ich meine 3 Tuchhosen, eine weißes Hemd (welch ein Drama mit dem Braunbrennen – aber schlauerweise habe ich es von Links gebügelt) und einige Kleinigkeiten geplättet. Mein eigenes Bügeleisen ist restlos im Eimer. Die Bügelfläche ist plötzlich geschmolzen und ist bucklig geworden. Es ist ein Eisen nur für Wechselstrom und ich habe nur Gleichstrom zur Verfügung. Beim Sani habe ich mich gewogen. Sehr erfreulich, denn ich wiege wieder 144 Pfund.

MITTWOCH, 16. MÄRZ 1960

Den ganzen Vormittag Listen für die Zulagenauszahlung aufgestellt und geschrieben. In der Mittagspause 7 Paar Schuhe geputzt. Es wurde auch höchste Zeit, denn einige Schuhe waren schon am Schimmeln durch die Feuchtigkeit im Schiff. Die Kameraden lästerten zwar über meinen Eifer, aber wenn ich meine „Sehr Gut“ in Zeugwirtschaft aufrecht erhalten will, muß ich, wohl oder übel, etwas dafür tun. Aber es liegt ja auch im eigenen Interesse ob man sauber oder gammelig herum läuft. Ich, für meinen Teil, ziehe das erstere vor. Nachmittags weiter an den Listen gesessen. Draußen treiben mächtige Eisschollen vorbei. Zeitweilig ist das ganze Schiff davon eingeschlossen.

DONNERSTAG, 17. MÄRZ 1960

Wir verholen nach Halmstad. Es war eine wunderbar ruhige Fahrt. Nachmittags hatten wir Zollbelehrung. Es wurde dauernd gewarnt, Zigaretten in den Spinden zu behalten, weil die Zöllner das ganze Schiff absuchen würden. Meiner Meinung nach ist es Bluff, aber trotzdem habe ich meine 5 Stangen (1000 Stück) gut versteckt (im Ventilationsschacht). Nach Feierabend schrieb ich noch einen Erfahrungsbericht für den V.O. (über 10 Seiten).

FREITAG, 18. MÄRZ 1960

Um 08:30 Uhr Anker auf und Einlaufen in Halmstad. Es waren sogar Leute zu unserem Empfang erschienen. Ich ging gleich von Bord und holte mit ein paar Kameraden 4

Postsäcke aus Deutschland. Bevor ich von Bord ging, rammte ich meinen Kopf mit voller Wucht gegen ein Schott *(man sollte immer den Kopf einziehen wenn man durch ein Schott steigt).* Ich habe jetzt andauernd das Gefühl, ohne Schädeldecke herumzulaufen. Danach nahm mich der V.O. zur Bank um unsere 35 000 Skr zu holen. Es ist fabelhaft, daß die meisten Schweden deutsch sprechen. Deshalb hatten wir auch keine Schwierigkeiten. Als wir in das Postamt gingen warnte ich meine Kameraden davor irgendwelche Bemerkungen zu machen. Aber einer konnte sich natürlich nicht beherrschen und machte eine Bemerkung über ein Postfräulein. Sie beantwortete meine Frage nach den Postsäcken auf Deutsch. Leider habe ich heute Anwesenheitswache und kann nicht an Land. Nachmittags haben wir an die Besatzung Devisen ausgegeben.

SONNABEND, 19. MÄRZ 1960

Nach Dienstausscheiden an Land. Wir machten einen kleinen Rundgang durch

Halmstad um endlich ein paar Stunden frische Luft zu haben. Mein Boss hatte heute morgen einen ‚Nervenzusammenbruch’. Man hatte ihm nämlich gestern eröffnet, daß er wieder nach Amerika soll. (Dabei kam er gerade von Amerika, machten den Rechnungsführerlehrgang und ging dann mit uns auf Auslandsreise). Das war zuviel für ihn, denn seine Frau würde das unter keinen Umständen mitmachen. Aber so ist es

eben bei den Soldaten - es wird keine Rücksicht auf den Einzelnen genommen. Wo kämen wir denn auch hin. Jedenfalls habe ich ihn buchstäblich an Land geschleift. Zum Abendessen kehrten wir an Bord zurück. Nachdem ich mein Korrespondenz – wie ich es stöhnender Weise nenne – erledigt hatte, gingen wir ins Kino. Es gab einen deutschen Film in deutscher Sprache mit schwedischem Untertitel. Danach ging ich alleine in den Folksparken. Dort war Tanz. Aber ich hatte keine große Lust dazu. Zuerst probierte ich das schwedische Bier – es schmeckte nicht besonders. Dann versuchte ich es mit Kaffee und Kuchen und war angenehm überrascht. Es schmeckte wie zu Hause. Das machte mir die Schweden schon bedeutend sympatischer. Endlich wagte ich mich doch auf den Tanzboden. Ich forderte eine junge Dame auf und war ziemlich überrascht und perplex – wie sie mich umschlang. Aber das Tanzen ging gut mit ihr (wegen der Distanz) und die anderen tanzten genau so eng umschlungen. Schließlich begann ich zu schwitzen und da machte mir die Sache keinen Spaß mehr. Ich beschränkte mich aufs Zuschauen. Die Schweden haben einen sehr hohen

Lebensstandard. Sie gehen aus wie aus dem Ei gepellt, sauber und adrett. Fast jeder besizt einen fahrbaren Untersatz. Ein sehr guter Facharbeiter verdient bis zu 12 Kronen in der Stunde. Umgerechnet 9,67 DM. Aber die Steuern sind entsprechend hoch. Für jede Postkarte muß man nachträglich noch Umsatzsteuer bezahlen.

SONNTAG, 20. MÄRZ 1960

Heute ist das Schiff zur Besichtigung (für 2 Stunden) freigegeben. Ich mußte im Ruderhaus Posten stehen damit uns niemand das Ruderrad abstaubte und auf die Brücke konnte. Es war schlimm. Kaum war die Stelling frei, als schon ein mächtiger Schwarm von kleinen Jungs das Schiff stürmte. Plötzlich enterten sie von außen auf die Brücke und ich hatte Not, sie wieder hinunter zu jagen. Die Verständigung war einigermaßen. Wenn alle Stricke reißen wollten, habe ich Plattdeutsch gesprochen, das hört sich einigermaßen skandinawisch an. Viele Leute konnten Deutsch oder Englisch und so klappte alles ganz gut. Nach 2 Stunden hatte ich die Nase gestrichen voll, denn es war sehr kalt draußen. Früh in die Koje gegangen.

MONTAG, 21. MÄRZ 1960

Heute bekam ich noch einen Postsack ausgehändigt. Darin waren sogar ein paar Briefe und Bilder für mich. Ich habe mich sehr gefreut. Nachmittags noch ein bißchen an land gegangen in’s Café und Kaffee und Kuchen gegessen. Dann langsam zurück an Bord geschlendert. Dann habe ich mich umgezogen und noch bis 21:00 Uhr gearbeitet und dann noch bis 23:00 Uhr Briefe beantwortet.

DIENSTAG, 22. MÄRZ 1960

Heute heiratet mein Bruder Ernst-August standesamtlich. „Mast- und Schottbruch!“ heute vor 15 Jahren wurde meine Heimatstadt von englischen Bomben zu 66% zerstört.

Komische Welt – und vor ein paar Wochen und Tagen waren wir selbst in England und haben uns gut verstanden. Um 10:00 Uhr seeklar. Die Pier steht voller Mädchen. Die Lords sind eifrig am Winken. Das Wetter ist genau so schön wie vor 15 Jahren. Strahlender Sonnenschein – blaue See – glatt wie eine Badewanne. Wir haben mächtig viel Zeit. Nämlich 2½ Tage für eine Strecke die man in 18 Stunden schaffen würde. Um 17:15 Uhr Begegnung mit 2 deutschen Schnellbooten. Sie fahren so schnell, daß unser Kahn zu wackeln anfängt. Um 20:00 Uhr fallen Anker.

MITTWOCH, 23. MÄRZ 1960

Bei herrlichem Wetter fahren wir über eine spiegelglatte See durch den großen Belt. An Nyborg vorbei. Abends lassen wir Langeland hinter uns. Um 00:30 Uhr wollen wir ankern weil wir den Befehl haben erst am 24.03. wieder daheim zu sein.

DONNERSTAG, 24. MÄRZ 1960

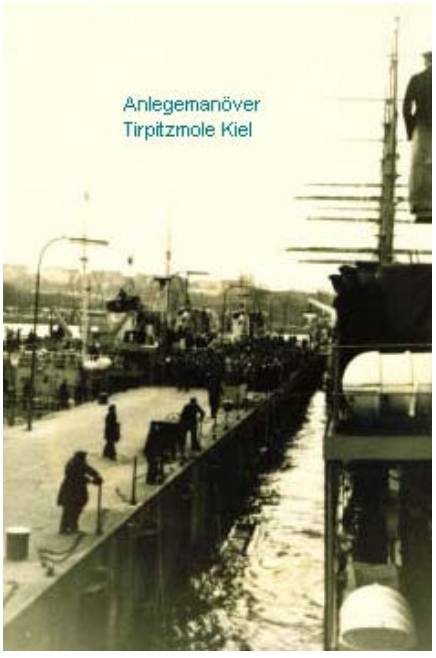
Der erste Blick beim Wecken geht aus dem Bullauge. Wahrhaftig, das ist tatsächlich die Strander Bucht. Die Artillerieschule schickt ihr Boot und gleichzeitig entern die Zollbeamten unser Schiff. Gestern mußten wir alle Zollerklärungen abgeben. Ich habe alles das aufgeschrieben was unter Garantie nicht verzollt wird. Der Mensch will betrogen sein. Meine 1000 Zigaretten habe ich dann in aller Seelenruhe wieder aus ihren Verstecken gefischt. Die Taschentücher die ich Mutter nach Hause schickte (sie waren das Geschenk einer Weberei in Belfast) mußten von den anderen Kameraden mit 0,90 DM verzollt werden. Für Schallplatten mußten manche 1,10 DM Zoll zahlen. Wozu haben wir eigentlich einen Funkraum? Dort kann man sie gut und sicher unterbringen. Nachmittags wurde für die morgige Besichtigung durch den Admiral Erhardt geprobt. Am meisten törnen die Offiziere. Für sie hängt ja auch allerlei vom guten Gelingen der Besichtigung ab. Die Presse und Wochenschau stieg auch schon an Bord. Wir amüsieren uns über das ungeschickte Übersteigen vom Verkehrsboot an Bord bei der etwas kabbeligen See heute. Wie ein paar Waschweiber denen man unter die Röcke gucken könnte – so stellen sich die Herren an. Unser Kahn jumpt sehr leicht. Das liegt an der Art der Stabilität des Schiffes. Es gibt, oder wir unterscheiden 2 Arten von Stabilität: die lanke und stabile Art. Ist ein Schiff *stabil*, so liegt sein Schwerpunkt sehr hoch über dem Wasser. Das hat den Vorteil, daß das Schiff sehr ruhig liegt. Kommt aber ein Sturm, so kann es die Brecher nur schwerfällig parieren, d.h. es richtet sich sehr langsam wieder auf und die Gefahr des kenterns is nahe. Ist das Schiff dagegen *lank,* so beginnt es leicht zu schaukeln, bleibt aber, wie ein Stehaufmännchen immer im Lot und ist bedeutend sicherer. Der Schwerpunkt ist also an der Wasserlinie. Unsere Fregatte ist ein lanker Typ und dadurch, trotz seiner geringen Größe, für alle Weltmeere geeignet. Unser Dampfer selbst hat schon in der berüchtigten Japansee operiert. *(Hinzuzufügen ist aber, daß das Schiff Stabilisierungsflossen mittschiffs an Backbord und Steuerbord hat, die ausgefahren werden wenn es darum geht beim Schießen das Ziel nicht zu verfehlen. Den Unterschied kann man bei rauher See gut fühlen.)*

vor Anker in der Strander Bucht

FREITAG, 25. MÄRZ 1960

Heute ist Besichtigung durch Konteradmiral Erhardt. Er wurde mit dem Verkehrsboot von Strande abgeholt. Das kleine Boot verschwand fast in den Wellentälern aber schließlich konnte es doch längsseits festmachen. Der Admiral schritt die Front ab. Dann traten wir weg auf unsere Stationen. Um halb elf erfolgte das Signal: „Boje über Bord!“ Der Kutter wurde ausgesetzt und fischte die Boje. Ich trat zur Heißmannschaft und beim Kutterläufer zog ich eifrig mit. Auf einem Male, es war gerade 10:50 Uhr, ertönte ein vielstimmiges Geschrei, die vordere Hievleine des Kutters war gebrochen und der Kutter schoß (in einem flachen Winkel) in die etwa 75 cm hohen Wellen und versank bis über das Dollbord im Wasser. Die Kameraden im Kutter wurden durch den Aufprall herausgeschleudert. Wir gaben schnell die achtere Hievleine los, damit niemand unter den Kutter kam. Danach bliesen wir Schwimmwesten auf und ließen sie an den Manntauen hinuntergleiten oder warfen sie den Kameraden zu. Es muß kritisierend bermerkt werden, daß die Schwimmwesten vollkommener Mist sind. Sie besitzen eine Preßluftflasche, die lt. Anweisung die Weste aufblasen soll. Aber nur der Kragen wurde prall – sonst nichts. Ein Kamerad bekam von dem kalten Wasser einen Schock und wäre wohl untergegangen wenn ihn nicht der Bootsoffizier gehalten hätte. Das V-Boot wurde schnellstens klar gemacht und fischte die Verunglückten mit schwierigen Manövern, bei denen das Ruder verloren ging, aus dem Wasser. Der Kutter selbst bietet ein klägliches Bild. Alles was nicht niet- und nagelfest war, ist von der See zerschlagen und abgerissen worden.

Um 16:10 Uhr Anker auf und endlich nehmen wir Kurs Kiel Tirpitzmole. Auf dem Molenkopf empfängt uns das Musikkorps der Marine mit ein paar flotten Märschen. Nachdem alle Leinen fest sind, wird die Absperrung von den Verwandten und Freunden der Lords glatt durchbrochen und wie eine Lawine ergießt sich der Menschenstrom auf unser Schiff. War das ein Wiedersehen! Es is ein schönes Gefühl wieder zu Hause zu sein.



Die Bilanz unserer Reise für mich: Ich habe fremde Länder und Menschen kennengelernt und habe die Aufgabe, ein Botschafter des guten Willens meiner Heimat zu sein, sehr ernst genommen. Dieser Ausspruch mag etwas ziemlich geschraubt erscheinen, aber schließlich kam es auf den guten Willen jedes Einzelnen von uns an – vom Kommandanten bis zum jüngsten Matrosen. Der Bundeskanzler Adenauer wollte unsere Reise schon vor dem Auslaufen abbrechen lassen wegen des Deutschenhasses. Der Inspekteur der Marine, Vizeadmiral Ruge ließ uns durch den Konteradmiral Erhardt seinen Dank übermitteln. Wir haben unsere Sache gut gemacht und sind auch stolz darauf. Es war nicht immer einfach, die Leute davon zu überzeugen, daß die Deutschen keine Menschenfresser sind. Aber durch Geduld und dem frischen Auftreten das den Lords zueigen ist, haben wir es geschafft. Aber eine Bäderreise war es bestimmt nicht. Soviel wie auf diesem Dampfer habe ich noch nie gearbeitet. Es wird einem nichts geschenkt im Leben und man sollte sich rechtzeitig damit abfinden. Ein gewisser Ehrgeiz um weiter zu kommen muß vorhanden sein. Aber man darf dabei nicht seine Umgebung vergessen. Es kann einem dann ergehen wie dem Prinzen aus 1000 und einer Nacht, der seinen Zauberer zwang, ihm seine Zukunft zu zeigen und danach (als er sie gesehen hatte) starb. Der Wille zu einem aktiven Leben liegt wohl in fast jedem Menschen, aber man kann wohl den Ausspruch: „Der Wille ist stark, doch das Fleisch ist schwach“ gut dabei anwenden. Für mich ist die Sache eingentlich sehr einfach, ich werde praktisch gezwungen in eine Lebensform, die zuerst gegen den Strich eines individuell denkenden Menschen geht, aber dennoch, nach einigem Nachdenken, die weise Einteilung in Ruhe und Arbeit klar erkennen läßt. Natürlich spielen die menschlichen Unzulänglichkeiten der Vorgesetzten eine große Rolle. Ein Vorgesetzter muß hart aber gerecht sein. Läßt er nur einige kleine Schwankungen erkennen, oder zeigt eine weiche Stelle in seinem Gemüt bei der falschen Gelegenheit, so hat er unbewußt (ich betone unbewußt) bei der Mannschaft den Respekt verloren. Bis zur Aufsässigkeit ihm gegenüber ist es dann nur noch ein kleiner Schritt. Ich kann dies bestätigen, denn ich habe es selber erlebt. Als wir die Offiziersbewerber an Bord hatten, fühlte sich die Mannschaft verlassen (ich schließe mich aus, weil ich sehr wenig mit der übrigen Mannschaft zusammen komme und meinen eigenen Dienstbetrieb habe und über das Problem schon vor dem Einschiffen der OA’s nachgedacht hatte und von der Entwicklung der Dinge keineswegs überrascht war). Es herrschte eine ziemlich gespannte Atmosphäre zwischen den beiden Decks. Als von uns verlangt wurde, die OA’s mit ‚Sie’ anzureden, gab es bald eine Meuterei und das Ansinnen wurde auf Grund seiner Unzumutbarkeit zurückgezogen. Wenn man bedenkt, daß die OA’s gerade ½ Jahr Soldat waren – kann man sich wohl vorstellen, daß sich ein alter Obergefreiter so etwas nicht gefallen läßt. Jedenfalls war die Stimmung nie herzlich. Aber trotzdem, das muß ich anerkenned sagen, sind die Seeleute den OA’s zu Hand gegangen und haben ihnen etwas Vernünftiges beigebracht. Jetzt sind sie fort und der Frieden ist heimgekehrt. Die Lords werden wieder freundlicher zueinander und ich fühle mich wieder wohl wenn ich durch’s Deck gehe. Es war doch eine erhebliche Belastung der Gemüter – dieses halbe Jahr. Immer auf Trab und in Spannung. Aber schon werden neue Pläne geschmiedet. Im Herbst soll es wieder losgehen auf Auslandsreise. Leider kann ich nicht mitmachen, denn dann werde ich wohl auf der Schule (MVS) sein und lernen. Für mich wünsche ich mir, daß ich immer, auch in jeder Situation, ein anständiger und ehrlicher Mensch bleibe. Was nützt mir ein Haufen Geld wenn ich mich selbst verachten muß. Tja, das wäre wohl nun alles was ich zu sagen hätte. Der Rest ist eine angenehme Erinnerung, ich bin etwas lebenserfahrener geworden und habe die schlechten Tage bewußt vergessen.

★ ★ ★